И 278/147

И 278/147

О

ВОЕННОМЪ ЗНАЧЕНІИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

И ОСОБЕННОЙ ИХЪ ВАЖНОСТИ ДЛЯ РОССІИ.

СЪ ПРОЕКТОМЪ СѢТИ СИХЪ ПУТЕЙ И КАРТОЮ,

СОСТАВЛЕННЫМИ ВЪ ВИДАХЪ ОБОРОНЫ ИМПЕРІИ.

СОЧИНЕНІЕ

С. П. Бутурлина.

МОСКВА.

ВЪ УНИВЕРСИТЕТСКОЙ ТИПОГРАФІИ (КАТКОВЪ И К°)

НА СТРАСТНОМЪ БУЛЬВАРѢ.

1865.

ПУБЛ. БИБЛ. ИМЕНИ В. И. ЛЕНИНА СССР

БИБЛІОТЕКА ГЛАВНАГО ШТАБА.

ЧТЕНІЯ

въ Императорскомъ Обществѣ Исторіи и Древностей Россійскихъ при Московскомъ Университетѣ 1865 г., кн. 4.

5802247

2007111243

О

ВОЕННОМЪ ЗНАЧЕНІИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

И ОСОБЕННОЙ ИХЪ ВАЖНОСТИ ДЛЯ РОССІИ,

СЪ ПРОЕКТОМЪ СѢТИ СИХЪ ПУТЕЙ, СОСТАВЛЕННЫМЪ ВЪ ВИДАХЪ ОБОРОНЫ ИМПЕРІИ.

Давно извѣстно, что хорошо устроенные пути сообщенія, соединяющіе главные пункты страны какъ между собою, такъ и съ сопредѣльными краями, или съ берегами сосѣднихъ морей, служатъ однимъ изъ дѣйствительнѣйшихъ средствъ къ умноженію промышленности, развитію торговли и, слѣдовательно, общественнаго благосостоянія и народнаго богатства въ той странѣ.

Сознаніе этой истины возрастало повсюду съ распространеніемъ гражданственности, и, по мѣрѣ того, какъ сглаживались въ Европѣ слѣды варварскихъ временъ, сухопутныя и водныя сообщенія дѣлались болѣе и болѣе предметомъ попеченія Правительствъ и самихъ населеній.

Направленіе этѣхъ путей естественно обусловливалось взаимнымъ положеніемъ городовъ, или другихъ значительныхъ центровъ промышленной дѣятельности края, рѣчныхъ пристаней, приморскихъ портовъ и проч., а также положеніемъ пограничныхъ пунктовъ, откуда пролегали главныя дороги, ведущія во внутрь сосѣднихъ земель.

Такимъ образомъ общая сѣть дорогъ цѣлой страны составлялась послѣдовательно, по мѣрѣ возникавшихъ потребностей и подъ вліяніемъ соображеній, исключительно экономическихъ и торговыхъ.

Важность путей сообщенія вообще, въ военномъ отношеніи.

Между тѣмъ, кромѣ важности своей въ этѣхъ двухъ отношеніяхъ, дороги имѣютъ не меньшее значеніе въ видахъ военныхъ, для обороны края противъ враговъ внѣшнихъ и даже внутреннихъ, когда Государство заключаетъ въ предѣлахъ своихъ области завоеванныя, населенныя племенами разнородными, еще не слившимися нравственно съ завоевателями. Такое сліяніе можетъ и должно со временемъ совершиться законодательными и правительственными мѣрами, при мудромъ начертаніи законоположеній и неуклонномъ ихъ исполненіи; [1] но покамѣстъ элементы, открыто, или тайно, враждебные нравственному соединенію всѣхъ частей политическаго тѣла, къ коему они принадлежатъ, не проникнутся вполнѣ чувствомъ привязанности къ общему, нераздѣльному отечеству, Правительство необходимо должно основывать владычество свое въ полупокоренныхъ областяхъ на надежномъ устройствѣ военныхъ учрежденій.

Подъ этѣмъ общимъ выраженіемъ мы разумѣемъ, между прочимъ, соотвѣтственное цѣли, постоянное размѣщеніе вооруженныхъ силъ, крѣпости и пути, по коимъ бы войска могли, съ наибольшимъ удобствомъ и быстротою, быть обращаемы во всѣ стороны, для предупрежденія, или прекращенія, внутреннихъ безпорядковъ, или же опасности, грозящей извнѣ.

Римляне, учители наши въ военномъ дѣлѣ, равно какъ и въ политикѣ, вполнѣ понимали значеніе дорогъ, какъ средства для обезпеченія господства своего въ завоеванныхъ странахъ. Военные пути ихъ, съ неимовѣрными трудами устроивавшіеся на огромныхъ разстояніяхъ, въ связи съ постоянными лагерями легіоновъ, по нынѣ возбуждаютъ наше удивленіе, и во многихъ

---

[1] Примѣромъ тому можетъ служить Эльзасъ, гдѣ все народонаселеніе чисто Нѣмецкаго происхожденія, говоритъ по Нѣмецки, кромѣ городовъ, гдѣ употребляется и Французскій языкъ; притомъ значительная часть туземцевъ Лютеранскаго вѣроисповѣданія. Не смотря на все это, никто изъ жителей нынѣшнихъ департаментовъ Верхняго и Нижняго Рейна не почитаетъ себя инымъ чѣмъ, какъ Французскимъ гражданиномъ, а Францію, какъ своимъ отечествомъ.

случаяхъ служили отдаленному потомству, въ нѣкоторой степени, образцомъ для подражанія. Такъ, въ продолженіи шестидесятилѣтней борьбы нашей на Кавказѣ, послѣдовательное покореніе различныхъ частей этого гигантскаго гнѣздилища дикаго изувѣрства и разбоя было плодомъ разработки путей чрезъ мѣста, дотолѣ недоступныя для войскъ, въ совокупности съ системою Казачьихъ поселеній, хотя въ измѣненной формѣ, напоминающихъ Римскіе постоянные лагери.

Если въ мѣстахъ болѣе или менѣе затруднительныхъ, какъ-то: гористыхъ, покрытыхъ лѣсами, пространными болотами и проч., польза отъ удобопроходимыхъ во всякое время года дорогъ ощутительнѣе, чѣмъ въ странахъ открытыхъ, тѣмъ не менѣе, однако жь, и въ сихъ послѣднихъ существованіе такихъ путей, по направленіямъ, соотвѣтствующимъ стратегическимъ условіямъ, представляетъ несомнѣнныя выгоды.

Польза отъ стратегическаго ихъ направленія, не всегда сознаваемая.

Не смотря на то, не всегда обращается надлежащее вниманіе на этотъ предметъ, и намъ не разъ случалось слышать отъ людей даже военныхъ, что на равнинахъ, гдѣ повсюду встрѣчаются дороги во всѣхъ направленіяхъ, проложеніе путей собственно для военныхъ цѣлей — излишняя забота. Мы, впрочемъ, увѣрены, что офицеры, основательно изучавшіе военное ремесло въ высшей его сферѣ, не раздѣляютъ такого поверхностнаго взгляда. Неоспоримо, что талантъ военачальника и храбрость войскъ всегда были и будутъ главнымъ залогомъ успѣха на войнѣ; но какъ успѣхъ, одерживаемый на полѣ сраженія, по большей части пріуготовляется искусными стратегическими движеніями, то очевидно, что удача большихъ военныхъ операцій много зависитъ какъ отъ качества, такъ и отъ болѣе или менѣе выгоднаго, въ смыслѣ стратегическомъ, направленія продольныхъ и поперечныхъ дорогъ, пересѣкающихъ театръ военныхъ дѣйствій.

По этому, тѣ изъ сихъ дорогъ, которыя, въ случаѣ вторженія непріятеля въ страну, представляютъ защищающей арміи наиболѣе удобствъ для противудѣйствія движеніямъ врага въ направленіяхъ, обѣщающихъ ему большія выгоды, очевидно долж-

ны быть усовершенствованы передъ прочими, и переправы на оныхъ обезпечены. [2]

Русскія дороги: Простыя.

Говоря собственно о Россіи, даже до введенія у насъ шоссейныхъ дорогъ, всѣ большія дороги наши находились не въ одинаковыхъ условіяхъ относительно степени проходимости, и свойство одной и той же дороги измѣнялось, смотря по времени года, или даже по погодѣ. Въ мѣстахъ, такъ называемыхъ у насъ, гористыхъ, то есть, на волнообразной мѣстности, а также въ мѣстахъ песчаныхъ, движеніе войскъ значительно замедляется во всякое время; на плоскости же глинистоваго, или иловатаго, свойства, гдѣ въ сухое время войска двигаются легко и быстро, нерѣдко, послѣ двухъ, или трехъ, сутокъ дождя, верхній слой земли растворяется и дорога дѣлается непроходимою, въ особенности для артиллеріи и обозовъ.

Шоссейныя.

Со времени сооруженія по главнымъ направленіямъ отъ Петербурга и Москвы шоссейныхъ дорогъ, мало или вовсе не подвергающихся порчѣ отъ дождей, а также не представляющихъ затрудненій при подъемахъ и спускахъ, движенія войскъ по этѣмъ усовершенствованнымъ путямъ производятся несравненно опредѣлительнѣе и скорѣе, нежели по простымъ дорогамъ. Правда, что въ военное время, для движенія большихъ массъ къ одному

---

[2] Можетъ быть возразятъ, что нельзя напередъ угадать, по какимъ именно дорогамъ придется дѣйствовать и направлять войска въ продолженіи цѣлой кампаніи, ибо это зависитъ отъ случайностей войны. Справедливо; но изъ того не слѣдуетъ, чтобы не было полезно и даже необходимо улучшать существующіе, или проводить вновь хорошіе, пути по нѣкоторымъ направленіямъ, соотвѣтствующимъ извѣстнымъ, постояннымъ, цѣлямъ войны какъ оборонительной, такъ и наступательной. Наоборотъ, тѣ же постоянныя соображенія, въ видахъ обороны страны, не рѣдко требуютъ истребленія нѣкоторыхъ существующихъ путей, или перенесенія ихъ за естественныя преграды, какъ, на примѣръ, съ внѣшняго берега рѣкъ, текущихъ параллельно къ защищаемой границѣ, на внутренній берегъ и проч.

пункту употребляются обыкновенно не одна, а нѣсколько изъ ведущихъ туда дорогъ. Обстоятельство это уменьшаетъ выгоду шоссейнаго пути, когда, по близости отъ него, не пролегаютъ боковыя хорошія дороги; но не менѣе того, главная часть арміи со всѣми парками и съ тѣми тяжестями, которыя временно могутъ быть отдѣлены отъ своихъ корпусовъ, слѣдуя по шоссе, пока остальныя части будутъ ити боковыми дорогами, значительно облегчитъ и ускоритъ общее движеніе.

Такое преимущество шоссейныхъ дорогъ передъ простыми ясно обнаруживаетъ пользу, происходящую отъ проложенія первыхъ по направленіямъ стратегическимъ, то есть, могущимъ служить операціонными путями для арміи, въ видахъ не пассивной, а дѣйствительной обороны края.

Условія для направленія дорогъ въ смыслѣ военномъ.

Вообще, по нашему мнѣнію, приспособленная къ военнымъ потребностямъ страны сѣть дорогъ какъ шоссейныхъ, такъ и простыхъ, конечно, удобопроходимыхъ для артиллеріи, должна доставлять арміи, обороняющей край, возможность: 1) попеременно переходить изъ чисто оборонительнаго положенія въ наступательное, и обратно; 2) посредствомъ быстрыхъ фланговыхъ движеній задерживать наступленіе непріятеля; и наконецъ, 3) дѣйствовать на его сообщенія, не подвергая опасности своихъ собственныхъ.[3]

---

[3] Для усвоенія всѣхъ этѣхъ условій нашимъ путямъ сообщенія, необходимо было бы подвергнуть всю систему нашихъ дорогъ, въ особенности въ Западномъ краѣ, значительнымъ измѣненіямъ, основаннымъ на раціональномъ обсужденіи тѣхъ военныхъ цѣлей, которымъ онѣ должны удовлетворять. При этомъ ясно высказались бы и тѣ пункты, которые слѣдуетъ укрѣпить, дабы они могли служить опорою для активной обороны края. Такъ какъ работы, сопряженныя съ подобнымъ предпріятіемъ, требуютъ продолжительнаго времени и немаловажныхъ расходовъ, то чѣмъ скорѣе было бы приступлено къ нимъ, тѣмъ съ меньшимъ обремененіемъ финансовъ Государства работы этѣ могли бы быть постепенно исполнены въ ближайшій срокъ.

Мы даже увѣрены, что, при принятіи заблаговременно нужныхъ для того мѣръ, совокупное движеніе войскъ въ такихъ большихъ размѣрахъ можетъ быть совершено и по одной дорогѣ, какъ о томъ пространнѣе будетъ объяснено ниже сего.

Во всякомъ случаѣ, достовѣрно то, что послѣдовательное передвиженіе войскъ по дивизіямъ можетъ быть производимо безъ затрудненія по единственной дорогѣ и на всякія разстоянія.

Желѣзныя дороги, разсматриваемыя какъ операціонные пути.

Правда, изъ этого еще не слѣдуетъ, чтобы желѣзныя дороги могли служить операціонными путями для армій, какъ то старались доказать нѣкоторые писатели. Замѣчательнѣйшій изъ нихъ, Пенницъ, издавшій въ сороковыхъ годахъ сочиненіе на Нѣмецкомъ языкѣ о семъ предметѣ,[5] подтверждаетъ ихъ мнѣніе, ограничивая лишь его тѣмъ, что полагаетъ возможнымъ

для сосредоточенія, съ замѣчательной быстротою, арміи своей въ Піемонтѣ, по полученіи извѣстія о знаменитомъ ультиматѣ Вѣнскаго Двора Туринскому. Французская пѣшая гвардія, въ числѣ 24 баталіоновъ, и часть гвардейской кавалеріи были перевезены въ Тулонъ, откуда отплыли въ Геную. Значительныя части войскъ, принадлежавшихъ корпусамъ, предназначеннымъ въ составъ Италійской арміи, были также отвсюду направлены въ Піальпійскіе департаменты, съ огромнымъ количествомъ артиллеріи и всякаго рода оружія и запасовъ, недостававшихъ для вооруженія означенныхъ корпусовъ, частію находившихся еще на мирномъ положеніи. Изъ Парижа ежедневно отправлялись рельсовыми путями къ арміи по 6,000 человѣкъ. Благодаря этѣмъ усиліямъ, спустя 7 дней по полученіи въ Туринѣ Австрійскаго ультимата, уже главныя дивизіи корпуса Канробера, переправясь черезъ Альпы, вступили въ столицу Піемонта. (Campagne d'Italie en 1859, rédigée par la Division historique de l'Etat-major de Prusse. Berlin 1862, и Базанкуръ, Campagne d'Italie. T. 1).

[5] Сочиненіе это намъ собственно извѣстно лишь въ двухъ переводахъ, Французскомъ, подъ названіемъ: Essai sur les chemins de fer, considérés comme lignes d'opérations militaires, traduit par Ungern, professeur. Paris 1844, и Русскомъ, Турунова, напечатанномъ въ Военномъ Журналѣ за 1846 годъ, издававшемся Военно-ученымъ Комитетомъ, въ отдѣлѣ Военной Статистики, подъ заглавіемъ: Взглядъ на желѣзныя дороги, какъ на военныя операціонныя линіи. Приводимыя нами ссылки изъ сего сочиненія мы извлекаемъ буквально изъ Русскаго перевода.

производить военныя движенія паровыми поѣздами, разомъ, «единственно на разстояніи отъ 250 до 400 верстъ» (стр. 132), при чемъ утверждаетъ, что, «при доброй волѣ и необходимой энергіи, желѣзныя дороги могутъ быть чрезвычайно важными операціонными линіями» (стр. 70); далѣе же, (на стр. 168) еще положительнѣе говоритъ, что дороги этѣ «со временемъ сдѣлаются главными нашими операціонными линіями.»

Такое заключеніе опровергается, однако жь, самыми условіями, полагаемыми Г. Пеницемъ въ основаніе для передвиженій войскъ по желѣзнымъ дорогамъ въ военное время; ибо, на стр. 162 того же сочиненія, сочинитель выражается такъ: «Говоря о военныхъ операціяхъ по желѣзнымъ дорогамъ, мы вовсе не имѣли въ виду передвиженій войскъ подъ непріятельскимъ огнемъ.[6] Мы хотимъ только быстро перевозить войска къ мѣсту военныхъ дѣйствій, и тамъ высаживать ихъ подъ защитою другихъ войскъ. Слѣдовательно, желѣзныя дороги остаются въ такомъ случаѣ въ тылу арміи, и по тому довольно безопасны.»

Итакъ, Г. Пеницъ, весьма, впрочемъ, основательно, признаетъ, что, прежде нежели двигать поѣзды съ войсками по желѣзнымъ дорогамъ въ странѣ, гдѣ происходитъ война, надлежитъ другими (предшествующими поѣздамъ) войсками занять ту страну, чья бы она ни была — непріятельская ли, своя ли собственная, или союзная. Повторяемъ, основное это правило совершенно раціонально, но, тѣмъ не менѣе, оно прямо противорѣчитъ вышеприведенному мнѣнію Нѣмецкаго писателя, что желѣзныя дороги могутъ быть важными и со временемъ сдѣлаются главными операціонными линіями.

Мы же, опираясь на самое сочиненіе Г. Пеница, которое, не смотря на нѣкоторыя, встрѣчающіяся въ немъ, мысли, до-

---

[6] Во французскомъ переводѣ Унгера сказано такъ: «Nous n'avions nullement l'intention de faire voiturer les troupes jusque sous le feu de l'ennemi. Nous ne voulons, au moyen des chemins de fer, que les transporter dans la voisinage du terrain d'opérations.»

вольно странныя,[7] принадлежитъ къ числу изслѣдованій, заслуживающихъ вниманія, скажемъ не обинуясь, что кругъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ, для военныхъ операцій, замыкается у предѣловъ края, занятаго непріятелемъ и подверженнаго набѣгамъ его летучихъ отрядовъ.

Въ самомъ дѣлѣ, положеніе, въ коемъ находятся войска, размѣщенныя въ вагонахъ во время передвиженія, дѣлаетъ ихъ неспособными къ принятію боя при встрѣчѣ съ противникомъ, — встрѣчѣ, которую, въ военное время, всегда слѣдуетъ ожидать. Кромѣ того, нагруженные войсками, транспорты не были бы обезопасены отъ нечаянныхъ покушеній непріятельскихъ партизановъ. Внезапно появляясь съ фланговъ, впереди пути слѣдованія поѣздовъ, они всегда будутъ имѣть время произвести пагубныя поврежденія на дорогѣ и, прервавъ телеграфное сообщеніе, скрытно засѣсть вблизи испорченнаго ими мѣста. Такимъ образомъ, прибывающіе поѣзды, не бывъ предупреждены о предстоящей опасности, не избѣгнутъ оной и, къ усугубленію бѣдствія, будутъ атакованы изъ засады летучимъ отрядомъ, при чемъ число жертвъ неминуемо умножится и дальнѣйшее движеніе войскъ значительно замедлится.

По этому поѣзды съ войсками должны быть останавливаемы, по крайней мѣрѣ, въ двухъ, или трехъ, маршахъ отъ непріятеля, дабы, до сближенія съ нимъ, войска имѣли время выгрузиться и привести себя въ состояніе дѣйствовать сообразно съ расположеніемъ, или движеніями, противника.

Изъ всего сказаннаго слѣдуетъ, что, не смотря ни на какія желѣзныя дороги, пролегающія по обороняемой странѣ, система шоссейныхъ и простыхъ дорогъ, хорошо обдуманная и приноровленная къ географическимъ чертамъ театра войны, по скольку онѣ относятся къ стратегіи, никогда не утратитъ своего высокаго значенія.

---

[7] Такъ, на примѣръ, мысль передвигать кавалерію, перевозя по желѣзной дорогѣ однихъ всадниковъ, сбрую и полковыя тяжести; лошадей же безъ сбруи, ведя отдѣльно, пролегающими по близости боковыми обыкновенными дорогами, при коноводахъ, полагая по одному человѣку на пять лошадей (стр. 112).

Дѣйствительное значеніе желѣзныхъ дорогъ въ военномъ отношеніи.

Но тѣмъ не менѣе желѣзныя дороги, ведущія къ театру дѣйствій, отнынѣ неоспоримо будутъ имѣть самое рѣшительное вліяніе на участь военныхъ дѣйствій, какъ наступательныхъ, такъ и оборонительныхъ; по мѣрѣ же углубленія наступающей арміи во внутрь непріятельской страны, вліяніе это очевидно будетъ склоняться въ выгоду обороняющагося, который будетъ въ состояніи пользоваться своими рельсовыми путями и тогда, когда наступающій уже будетъ лишенъ этой возможности.

Желѣзныя дороги принесутъ воюющимъ арміямъ огромную пользу, особенно въ нижеслѣдующихъ отношеніяхъ:

1. Какъ средства къ быстрой подвозкѣ войскъ къ театру дѣйствій, для неожиданнаго сосредоточенія силъ въ данномъ пунктѣ, для подкрѣпленія гарнизоновъ угрожаемыхъ крѣпостей, и проч.

2. Для подвоза къ дѣйствующей арміи людей на комплектованіе ея, выздоровѣвшихъ, оружія, снарядовъ, продовольствія, обезпечивая такимъ образомъ армію всѣмъ нужнымъ, безъ отягощенія мѣстныхъ жителей.

3. Для отправленія изъ арміи раненыхъ, больныхъ, а въ случаѣ отступленія, тяжестей.

4. Для скорѣйшаго, въ семъ послѣднемъ случаѣ, занятія избранныхъ заранѣе оборонительныхъ линій, частію войскъ, дабы усилить этѣ позиціи искуственными способами, до вступленія въ нихъ остальной части арміи.

Для операцій же, совершаемыхъ на самомъ театрѣ дѣйствій, желѣзныя дороги могутъ, по нашему мнѣнію, быть употреблены съ пользою въ одномъ лишь случаѣ, а именно: при оборонѣ большихъ рѣкъ.

Польза ихъ въ этомъ отношеніи, особенно для Россіи.

Опредѣливъ такимъ образомъ дѣйствительное, какъ мы думаемъ, значеніе желѣзныхъ дорогъ въ военномъ отношеніи, мы

не можемъ не сознать великой ихъ пользы — еще болѣе для нашего Отечества, чѣмъ для всякой другой страны.

Европейская Россія, прислоненная къ Азіятскимъ своимъ владѣніямъ и Ледовитому Океану, дѣлающими ея неприступною съ сѣвера и съ тыла, надѣленная огромными бассейнами судоходныхъ и сплавныхъ рѣкъ, плодородная, изобилующая произведеніями всѣхъ царствъ природы, заключаетъ въ себѣ (съ Царствомъ Польскимъ и Финляндіею) 67,000,000 жителей, изъ коихъ слишкомъ 53 милліона чисто Русскихъ.[8] Ни одна изъ первостепенныхъ державъ Европы не можетъ похвалиться такимъ числительнымъ преобладаніемъ кореннаго господствующаго племени надъ общимъ народонаселеніемъ Государства. При томъ, если къ числу душъ, обитающихъ въ Европейской Россіи, присоединить 8 милліоновъ, населяющихъ Азіятскія ея части, то вся масса жителей Имперіи превзойдетъ слишкомъ 6 милліонами общее народонаселеніе всѣхъ странъ Германскаго Союза, съ пріобщеніемъ къ нимъ и владѣній Австріи, не входящихъ въ составъ Союза, а также Швеціи и Норвегіи, то есть, всѣхъ сопредѣльныхъ Россіи державъ, исключая Турціи.

Исчисленіе всѣхъ этѣхъ условій могущества, безъ сомнѣнія, утѣшительно для каждаго Русскаго и внушаетъ гордую довѣренность къ будущимъ судьбамъ Отечества; но не должно, однако жь, забывать, что самая обширность Имперіи, главный источникъ ея силы, богатства и независимости, отчасти служитъ поводомъ къ ослабленію ея, затрудняя, въ случаѣ войны, своевременное развитіе на полѣ дѣйствій всѣхъ средствъ къ отпору, которыми она въ состояніи располагать.

Въ самомъ дѣлѣ, не говоря уже объ Азіятскихъ нашихъ областяхъ, поверхность одной Европейской Россіи пространствомъ

---

[8] Смотри Этнографическую Карту Европейской Россіи, Кеппена; также въ Мѣсяцесловѣ на 1864 годъ таблицу народонаселенія Россіи (стр. 93), и Таблицу Государствъ и владѣній во всѣхъ частяхъ Свѣта (стр. 110). Само собою разумѣется, что, въ числѣ Русскихъ, мы, вопреки бреднямъ кой-кого, полагаемъ безъ всякаго различія Великоруссовъ, Малоруссовъ, Бѣлоруссовъ и Черноруссовъ, какъ принадлежащихъ къ одной и той же народности Русской по происхожденію, языку и вѣрѣ.

своимъ равняется всѣмъ прочимъ Государствамъ Европы. Отсюда происходитъ, что пограничный нашъ край болѣе отдаленъ отъ внутреннихъ нашихъ Губерній, нежели отъ Берлина, Дрездена и Вѣны. Варшава на 200 верстъ ближе къ Майнцу и берегамъ Рейна, чѣмъ къ Москвѣ. Огромность разстояній еще болѣе увеличивается у насъ отъ дурнаго качества простыхъ дорогъ, малаго числа шоссейныхъ и еще меньшаго желѣзныхъ.

Напротивъ того, въ Германіи и Франціи, кромѣ безчисленнаго множества шоссейныхъ дорогъ, отлично содержимыхъ, существуетъ и съ каждымъ годомъ вновь сооружается большое число желѣзныхъ путей, изъ коихъ нѣкоторые примыкаютъ къ нашимъ предѣламъ, а другіе почти достигаютъ ихъ. У насъ же покамѣстъ, какъ извѣстно, существуетъ въ направленіи къ границѣ одна лишь С.-Петербурго-Варшавская желѣзная дорога (съ вѣтвью отъ Вильны на Ковно), которая, совмѣстно съ Николаевскою, служитъ единственнымъ, и при томъ весьма кружнымъ, рельсовымъ сообщеніемъ сердца Россіи съ Западомъ.

Результатъ размноженія желѣзныхъ дорогъ въ Европѣ, относительно Россіи.

Такое, глубокаго сожалѣнія достойное, неравенство между нами и иностранными Государствами въ средствахъ быстраго передвиженія значительно усугубляетъ невыгоду растянутости нашей области, въ случаѣ войны. Благодаря сему неравенству, можно сказать, что, въ послѣднія двадцать, или тридцать, лѣтъ, Европа въ двадцать, или въ тридцать, разъ сократила разстояніе, отдѣляющее насъ отъ нея, тогда какъ она сама осталась почти въ прежнемъ отъ насъ отдаленіи.

При подобныхъ обстоятельствахъ нужно ли еще доказывать пользу желѣзныхъ дорогъ для Россіи, не только въ видахъ промышленнаго ея преуспѣянія, но и для самой ея безопасности — предмета, коему безусловно должны быть подчиняемы всѣ прочія уваженія?

Направленіе желѣзныхъ дорогъ въ видахъ промышленныхъ не всегда соотвѣтствуетъ военнымъ соображеніямъ.

Къ сожалѣнію, направленія путей, желательныя для отечественной промышленности и торговли, не всегда совпадаютъ съ

направленіями, вызываемыми военными соображеніями, а значительныя издержки, сопряженныя съ постройкою желѣзныхъ дорогъ, вынуждаютъ прибѣгать для сооруженія ихъ къ частнымъ компаніямъ. Акціонеры же сихъ компаній, разсчитывая на возможно большій доходъ съ своихъ капиталовъ, не взирая на обезпечиваемые съ нихъ проценты Правительствомъ, не рѣшаются участвовать въ предпріятіяхъ, не обѣщающихъ имъ, сверхъ сихъ процентовъ, выгоднаго дивиденда.

Проистекающая изъ того необходимость согласовать, по возможности, требованія промышленности съ военными.

Итакъ, дабы, въ возможно скорѣйшемъ времени, одарить Россію военными желѣзными дорогами, существенно для нея необходимыми, не отвлекая частныхъ капиталовъ отъ устройства сихъ путей, надлежитъ согласить, по возможности, требованія военныя съ промышленными, избраніемъ такихъ направленій, которыя, хотя отчасти, соотвѣтствовали бы цѣлямъ тѣхъ и другихъ.

Проектъ Главнаго Управленія Путей Сообщеній.

При составленіи въ Главномъ Управленіи Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій проекта сѣти для Европейской Россіи [9] имѣлось въ виду разрѣшеніе этой задачи; но въ проектѣ семъ обращено болѣе вниманія на логистическую и хозяйственную стороны, чѣмъ на сторону стратегическую, связаннаго съ желѣзными дорогами, военнаго вопроса. Это усматривается изъ самой программы проекта, 5-й пунктъ коей изложенъ такъ:

«Достигнуть этѣхъ важныхъ результатовъ [10] при наименьшемъ протяженіи желѣзныхъ дорогъ, избирая для проложенія

---

[9] Журналъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, 1863 г., книжка 5.

[10] Результаты этѣ, изъясненные въ предшествующихъ пунктахъ программы, суть слѣдующіе: открыть произведеніямъ земледѣлія Южной и Юго-Западной Россіи сбытъ къ главнѣйшимъ портамъ морей Балтійскаго, Чернаго и

ихъ возможно удобныя мѣстности и удовлетворяя, по возможности, условіямъ выгоднаго расположенія войскъ какъ въ отношеніи стратегическомъ, такъ и для дешеваго продовольствія арміи, и для возможности сокращенія оной, при удобствахъ передвиженія.»

Собственно же въ стратегическомъ отношеніи, въ программѣ (пунктъ 3-й) указано лишь, весьма, впрочемъ, справедливо, на «важное политическое и военное значеніе Кіева и на проистекающую изъ того необходимость дать сему пункту ближайшее сообщеніе съ Москвою и Петербургомъ.»

Такое воззрѣніе на примѣненіе желѣзныхъ дорогъ къ военнымъ потребностямъ, при неопредѣлительности своей, намъ кажется слишкомъ ограниченнымъ. Оно отразилось и на проектированной помянутымъ Управленіемъ сѣти, по нашему мнѣнію, далеко не соотвѣтствующей стратегическимъ условіямъ успѣшной обороны Государства. Неудовлетворительность этой сѣти, въ приложеніи къ военнымъ дѣйствіямъ, легче всего выкажется при нѣсколько подробномъ обозрѣніи границъ нашихъ съ Европой.

Военный обзоръ пограничнаго пространства Имперіи.

Пограничная черта Имперіи, начиная отъ С.-Петербурга, пролегаетъ вдоль Балтійскихъ береговъ до Полангена, потомъ, въ военномъ смыслѣ, обозначается рѣками Нѣманомъ до Гродна, Бобромъ, Наревомъ, Буго-Наревомъ и Вислой до Австрійской границы; далѣе идетъ Галиційскимъ и Молдавскимъ рубежами до Чернаго моря; отсюда Сѣвернымъ побережьемъ этого моря и Крымскимъ берегомъ Керченскаго пролива до Азовскаго моря; наконецъ Азовскимъ побережьемъ, отъ Воспора до

Азовскаго; учредить кратчайшее сообщеніе плодороднаго Юга и Юго-Запада съ Сѣверными Губерніями, часто нуждающимися въ средствахъ продовольствія; связать со столицами и между собою главные центры населенія (между прочимъ Кіевъ); наконецъ, обезпечить всю систему желѣзныхъ дорогъ и безлѣсныя части Государства топливомъ, преимущественно каменнымъ углемъ изъ Донецкаго бассейна. См. Военный Сборникъ, 1863 г., Декабря, N 12, стр. 526.

Геническаго пролива, отъ этого пролива до устьевъ Дона, и оттуда до впаденія рѣки Ея въ Ейскій лиманъ.[11]

Протяженіе всей этой линіи составляетъ слишкомъ 4000 верстъ, а за исключеніемъ приморскихъ ея частей, сухопутная граница, отъ Полангена до Аккермана, длиною до 1400 верстъ; въ прямомъ же направленіи отъ Риги, чрезъ Вильну, Пинскъ, Старо-Константиновъ, до Нижняго Днѣстра, съ небольшимъ 1000 верстъ.

Въ случаѣ войны оборонительной, пространство, лежащее на востокъ отъ описанной нами сухопутной границы до Западной Двины и Днѣпра, по географическому положенію своему,

---

[11] Мы не упоминаемъ о Финляндіи, такъ какъ страна эта составляетъ отдѣльный театръ дѣйствій, имѣющій сухопутное сообщеніе съ остальною частію Имперіи двумя путями, ведущими изъ С.-Петербурга на Выборгъ и изъ Лодейнаго Поля, чрезъ Олонецъ, въ Сердоболь.

Въ Царствѣ Польскомъ мы принимаемъ за военную пограничную черту не Государственную нашу границу съ Пруссіей, а линію рѣкъ Бобра, Нарева, Буго-Нарева и верхней Вислы, съ Новогеоргіевскомъ, Варшавской цитаделью и Ивангородомъ, въ томъ вниманіи, что часть Царства, лежащая по ту сторону Вислы и Вкры, можетъ служить для насъ лишь театромъ дѣйствій наступательныхъ противъ Пруссіи, или Австріи, въ случаѣ войны съ одной изъ этѣхъ Державъ, при соблюденіи другою невмѣшательства, или при союзѣ ея съ нами. Въ предположеніи же союза противъ насъ обоихъ сихъ Государствъ, однихъ, или въ соединеніи съ другими Европейскими Державами, вся Завислянская и Занаревская часть Польши неминуемо должна быть временно очищена нашими войсками, для сосредоточенія ихъ на пространствѣ между Наревомъ, Вислою и Вепремъ. Это пространство, прикрытое съ фронта и съ флаговъ естественными преградами, усиленное пятью крѣпостями (Новогеоргіевскъ, Александровская цитадель, Ивангородъ, Брестъ Литовскъ и Замостье), представляетъ превосходное поприще для наступательно-оборонительныхъ дѣйствій. Кромѣ того, по выдающемуся положенію своему, этотъ передовой стратегическій отдѣлъ Западной полосы Имперіи, образуя какъ бы огромный бастіонъ, фланкируетъ Литовскую и Волынско-Подольскую границы, отъ Гродна до Полангена и отъ Владиміра Волынскаго до Хотина, по чему даетъ возможность дѣйствовать во флангъ и въ тылъ непріятеля, наступающаго чрезъ Восточную Пруссію на Литву, или чрезъ Галицію, на Губерніи Волынскую, или Подольскую.

предназначено служить ареною для дѣйствій нашихъ армій противъ вторженія непріятеля въ наши предѣлы со стороны Запада.

Сухая граница.

Эта обширная полоса земли отдѣлена отъ внутренней части Государства, поименованными предъ симъ, двумя величественными рѣками, на всемъ протяженіи ея съ сѣвера на югъ, исключая 75-тиверстное сухое пространство между Витебскомъ и Оршей; но въ разстояніи отъ 70 до 130 верстъ къ западу отъ этого промежутка, чрезъ который проходитъ почтовая дорога изъ Минска въ Смоленскъ, онъ замыкается болотистой долиною верхней Березины и системою Березинскаго канала.

Почти въ срединѣ сказанной полосы, въ тылу Царства Польскаго, течетъ по направленію, сперва съ запада на востокъ, а потомъ на юго-востокъ, рѣка Припять, въ низменныхъ и болотистыхъ берегахъ. Ложе этой рѣки, съ многочисленными ея притоками, образуетъ, между двумя шоссе, ведущими изъ Кіева и Рогачева въ Брестъ Литовскъ, огромное, топкое и лѣсистое пространство, именуемое Полѣсьемъ, имѣющее въ длину до 400 верстъ и до 280 верстъ средней ширины. Только два, нѣсколько удобопроходимые, колесные пути: изъ Несвижа черезъ Пинскъ въ Клевань, что на Брестско-Кіевскомъ шоссе, и изъ Бобруйска, чрезъ Мозырь и Овручъ, въ Житомиръ, служатъ постояннымъ сообщеніемъ между обоими берегами Припяти; всѣ же прочія дороги, пролегающія чрезъ Полѣсье, большею частію проходя по узкимъ и вязкимъ греблямъ, совершенно неспособны для движенія значительныхъ частей войскъ.

Такимъ образомъ Полѣсье, эта непроходимая, бѣдная страна, занимая среднюю часть Западной полосы Государства, разсѣкаетъ ее на три части, разобщая Сѣверную или Литовскую часть (заключающуюся между Брестъ-Рогачевскимъ шоссе и Двиною), съ Южной или Волынско-Кіевской частію (простирающеюся на югъ отъ шоссе, ведущаго изъ Ковеля въ Новградъ Волынскъ, и отъ рѣкъ Ирши и нижняго Тетерева до Днѣстра, между Жванцемъ и Могилевомъ, и до черты, про-

веденной отъ сего города, чрезъ Новомиргородъ въ Кременчугъ).[12]

Изъ сего видно, что отдѣлы Литовскій и Волынско-Кіевскій образуютъ два самостоятельные театра дѣйствій, изъ коихъ для перваго должны служить основаніемъ, смотря по обстоятельствамъ, или Двина,[13] или верхній Днѣпръ до Рогачева, и точками опоры: крѣпости Рига,[14] Динабургъ и Бобруйскъ; для второй же части основаніе дѣйствій составляетъ Днѣпръ, отъ Кіева до Кременчуга, а главный опорный пунктъ представляетъ Кіевская крѣпость.

Важная крѣпость Брестъ Литовскъ, лежащая при сліяніи рѣкъ Западнаго Буга и Мухавца, на границѣ Царства Польскаго съ Гродненской Губерніей, служитъ, выше истоковъ Припяти, точкою соединенія вышеописанныхъ, Сѣвернаго и Южнаго отдѣловъ, разобщенныхъ на протяженіи 400 верстъ бассей

---

[12] Кромѣ сего, Полѣсье, не смотря не безплодность своей почвы, получаетъ, въ военномъ отношеніи, еще особое значеніе отъ города Пинска, лежащаго при соединеніи всѣхъ сплавныхъ путей Западнаго края, въ слѣдствіе чего городъ этотъ представляетъ важный продовольственный пунктъ для войскъ, дѣйствующихъ какъ въ Литвѣ, такъ и въ восточной части Царства Польскаго.

[13] По всей вѣроятности, Двина будетъ служить базисомъ лишь для корпуса, отдѣленнаго отъ главной арміи, для прикрытія Сѣверной части Государства, какъ это было въ 1812 году.

[14] Крѣпость эта нынѣ упразднена по уваженіямъ, намъ неизвѣстнымъ, но, по видимому, уваженія эти были чужды стратегическихъ соображеній, ибо Рижская крѣпость, кромѣ непосредственной защиты важнаго въ политическомъ и торговомъ отношеніи города, имѣла еще другое значеніе: обезпечивая переправу чрезъ Двину, въ центрѣ страны, образуемой Лифляндіею и Губерніями Курляндской и Ковенской до Якобштата и рѣки Свенты, она могла съ большою выгодою служить операціонною осью (pivot d'operations) для движеній по той или другой сторонѣ Двины, отдѣльнаго корпуса войскъ, коему была бы предоставлена оборона помянутаго края противу второстепенныхъ дѣйствій непріятеля со стороны Пруссіи, или съ моря. Производящіяся нынѣ усиленіе и распространеніе Динаминдскихъ укрѣпленій могутъ быть весьма полезны, собственно въ видахъ защиты входа въ Двину, но, по мнѣнію нашему, усиленіе этого приморскаго пункта не можетъ замѣнить многостороннее значеніе Рижской крѣпости.

номъ этой рѣки и сходящихся клинообразно между вершинами оной и долиною Буга.

Такимъ образомъ Брестъ Литовскъ представляетъ стратегическій узелъ, связывающій передовую нашу оборонительную систему въ Царствѣ съ оборонительными отдѣлами Западной полосы Имперіи.

Продолженіемъ Волынско-Кіевскаго отдѣла описываемой нами пограничной полосы, на крайнемъ ея югѣ служитъ все пространство, занимаемое Бессарабской Областію, Южной частію Подольской Губерніи, Губерніей Херсонской и Задѣпровской частію Екатеринославской.

На пространствѣ этомъ сливаются два театра дѣйствій, — одинъ съ сухопутной стороны, примыкающій къ границамъ Буковины и Молдавіи, другой съ моря, отъ оконечности Молдавскаго рубежа до сліянія лимановъ Бугскаго съ Днѣпровскимъ.

По этому, отдѣлъ сей, который мы назовемъ Бессарабско-Херсонскимъ, можетъ быть разсматриваемъ въ трехъ различныхъ видахъ, смотря по тому, откуда имѣется въ виду наступленіе непріятеля, — съ сухой ли границы, съ моря ли, безъ одновременнаго вторженія съ суши, или, наконецъ, съ обѣихъ сихъ сторонъ.

Въ первомъ случаѣ, основаніемъ арміи, защищающей этотъ отдѣлъ (будетъ ли она дѣйствовать самостоятельно, или въ зависимости отъ арміи смежнаго Волынско-Кіевскаго отдѣла), будетъ рѣка Днѣпръ, отъ Кіева [15] до Александровска, а

---

[15] Мы уже указали на значеніе Кіева для обороны Волынско-Кіевскаго отдѣла; но тѣмъ не ограничивается многостороннія стратегическая роль въ системѣ обороны Государства, принадлежащая этому, въ высшей степени важному, военному пункту. Превосходное положеніе Кіева, въ географическомъ и топографическомъ отношеніяхъ, распространяетъ рѣшительное вліяніе его и на защиту Бессарабско-Херсонскаго отдѣла, такъ какъ пути, направляющіеся изъ этого города къ Днѣстру, Южному Бугу и нижнему Днѣпру, обходятъ, или берутъ въ тылъ, всѣ дороги, ведущія изъ Галиціи, Буковины и Молдавіи къ Кременчугу, или Херсону. Кромѣ того, Кіевъ получаетъ еще весьма важное значеніе при оборонѣ страны, заключающейся между Десною и верхнимъ Днѣпромъ.

естественнымъ средоточіемъ предъ начатіемъ дѣйствій — долина Днѣстра, между Рашковымъ и Бендерами.

Во второмъ случаѣ, необходимо имѣть, подчиненные одному начальнику, сильные отряды въ Бѣлгородѣ (Аккерманѣ), Одессѣ и Очаковѣ и значительный гарнизонъ въ Николаевѣ, сохранял по необходимости это, разобщенное большими протоками, расположеніе и въ третьемъ случаѣ, независимо отъ упомянутаго въ первомъ предположеніи самостоятельнаго корпуса, или арміи на Днѣстрѣ.

Мы разсмотрѣли всѣ отдѣлы сухой нашей границы съ Европою; перейдемъ за тѣмъ къ приморскимъ ея частямъ.

Приморскія границы: на Сѣверо-западѣ.

Начнемъ съ Прибалтійскаго края.[16]

Все Курляндское побережье и часть Лифляндскаго до устья Двины, входя въ очеркъ Литовскаго отдѣла Западной полосы Имперіи, о коемъ мы говорили выше, составляютъ также, въ соединеніи съ восточнымъ берегомъ Рижскаго залива, до Пернова, на разстояніи 500 верстъ, 1-ю береговую Балтійскую дистанцію, охраненіе коей могло бы быть поручено корпусу, сосредоточенному между Ригой и Митавой, какъ въ положеніи, наиболѣе центральномъ относительно оберегаемаго при-

---

[16] Мы исключаемъ изъ этого обзора прибрежье Бѣлаго моря, которое, будучи доступно для плаванія только въ продолженіи четырехъ мѣсяцевъ въ году, можетъ быть предметомъ лишь кратковременной морской экспедиціи, имѣющей въ виду разореніе портовыхъ городовъ Архангельска и Онеги и истребленіе важныхъ кораблестроительныхъ заведеній при первомъ изъ сихъ пунктовъ. Высадка же на этѣхъ отдаленныхъ берегахъ значительнаго числа войскъ, съ цѣлію предпринять оттуда серьозное наступленіе во внутренность края, чрезъ огромныя, пустынныя пространства, не производящія ничего, кромѣ лѣса и травы, было бы безуміемъ. По этому Бѣломорское побережье, какъ не представляющее ни какой связи съ общей системою обороны Европейской нашей границы, должно быть, въ отношеніи охранительныхъ мѣръ, предоставлено тѣмъ подвижнымъ и мѣстнымъ средствамъ защиты, которыя доселѣ постоянно обезпечивали бывшій Архангельскій военный портъ и Новодвинскую крѣпость.

брежья, образующаго отъ Пернова до Шлока и оттуда до Полангена двѣ сопротивуположныя дуги. Авангардъ Рижскаго корпуса, выставленный примѣрно въ Шавли, могъ бы въ то же время наблюдать за частью сухопутной границы отъ Полангена до Ковна.

Часть Лифляндскаго берега на западъ отъ Пернова и все протяженіе береговъ Эстляндіи до устьевъ Паровы представляютъ, вогнутую въ море, линію, около 400 верстъ длины, составляющую 2-ю береговую Балтійскую дистанцію. Оборона этой дистанціи требуетъ особаго корпуса, который найвыгоднѣйше было бы расположить между Ревелемъ, Везенбергомъ и Вейсенштейномъ. [17]

---

[17] При такомъ расположеніи Эстляндскаго корпуса, въ случаѣ непріятельской высадки между Ревелемъ и Паровою, Нарвская крѣпость (упраздненная въ Маѣ, 1863 года) пріобрѣтала особенную важность, какъ пунктъ, упрочивающій прямое сообщеніе Петербурга съ Эстляндіей и занимающими ее войсками.

Въ случаѣ же движенія высадившагося непріятеля къ столицѣ, теченіе Паровы, на двадцативерстномъ протяженіи отъ впаденія въ нее рѣки Плюсы до моря, представляетъ превосходную оборонительную линію. Укрѣпленія Нарвы, съ Ивангородскимъ замкомъ, значительно усиливали эту линію, дозволяя на правомъ берегу рѣки защищать переправу съ фронта и въ то же время дебушировать изъ крѣпости по лѣвому берегу во флангъ атакующимъ.

Усугубленіе искуственныхъ преградъ вдоль Паровы, ниже сліянія ея съ Плюсою, представляется тѣмъ болѣе умѣстнымъ, что при движеніи на Петербургъ, топографическія свойства страны вынуждали бы непріятеля обратить свои усилія исключительно на эту часть теченія Паровы, ибо выше впаденія Плюсы ему предстояло бы форсировать двѣ переправы вмѣсто одной; при чемъ, встрѣченный съ фронта, сперва на Паровѣ, потомъ на Плюсѣ, онъ могъ бы, со стороны Гдова, быть атакованъ во флангъ на тонкомъ пространствѣ между этѣхъ двухъ рѣкъ и опрокинутъ въ Парову.

По сказаннымъ причинамъ, всего вѣроятнѣе, что непріятель, вспомоществуемый своимъ флотомъ, избралъ бы для переправы пунктъ сколь можно ближайшій къ морю, который могъ бы быть обстрѣливаемъ съ кораблей, или съ канонирскихъ лодокъ и другихъ мелкихъ судовъ, вошедшихъ въ самое устье рѣки. Эта вѣроятность указываетъ на необходимость, въ случаѣ войны, устроить на низовьяхъ Паровы и на самомъ морскомъ берегу, въ приличныхъ мѣстахъ, батареи, дабы по возможности противодѣйствовать огню

3-я береговая Балтійская дистанція состоитъ изъ прибрежья С.-Петербургской Губерніи, отъ устья Наровы до высоты Кронштата, на протяженіи около 150 верстъ. Защита этой дистанціи, представляющей, на пространствѣ между впаденіемъ рѣки Луги и Красной Горкою, наиболѣе удобствъ для высадки, естественно, должна лежать на войскахъ, коимъ будетъ поручено охраненіе столицы, расположенныхъ для сего вдоль цѣпи высотъ, тянущейся между истоками рѣчки Копорки и рѣки Черной, отъ Копорья до Гостилицъ въ Петергофскомъ Уѣздѣ.

Что касается нападенія на великолѣпный городъ Петра открытой силой, съ моря, будемъ надѣяться, что твердыни Кронштата отвратятъ возможность такого предпріятія. Этотъ грозный оплотъ столицы можетъ испытать болѣе или менѣе разрушительное бомбардированіе со стороны сильнаго непріятельскаго флота, но, чтобы подвергнуть той же участи Петербургъ, врагамъ нашимъ надлежало бы прорваться чрезъ трудные проходы между островомъ Котлинымъ и берегами Кронштатской губы, усѣянные многочисленными верками, подводными минами и другими искуственными препятствіями, за которыми встрѣтила бы ихъ туча мелкихъ судовъ, готовыхъ принять ихъ на абордажъ. Оборонительныя работы этѣхъ проходовъ, въ послѣднее время значительно распространенныя и усиленныя, при содѣйствіи броненосныхъ судовъ и плавучихъ батарей, по всей вѣроятности, препоставили бы неодолимую преграду дерзкимъ усиліямъ непріятеля.

Южная приморская граница.

Береговое пространство, омываемое морями Чернымъ и Азовскимъ, можетъ быть раздѣлено на четыре отдѣла или дистанціи, а именно:

1-я. Черноморская дистанція входитъ въ составъ Бессарабско-Херсонскаго отдѣла Западной пограничной полосы

непріятельскаго флота и препятствовать его мелкимъ судамъ проникнуть въ устье рѣки.

Государства, какъ сказано при описаніи того отдѣла. Дистанція эта простирается отъ того пункта, гдѣ граничная черта наша съ Молдавіей упирается въ море, до соединенія Днѣпровскаго лимана съ Бугскимъ, пересѣкая лиманы Днѣстровскій и Березовскій. Не огибая послѣднихъ двухъ заливовъ, вся дистанція въ прямыхъ направленіяхъ имѣетъ въ длину около 180 верстъ.

2-я. Черноморская дистанція заключается между Днѣпровскимъ лиманомъ и Перекопскимъ перешейкомъ; протяженіе ея, отъ Кинбурнской косы до восточнаго берега Перекопскаго залива, равняется предыдущей дистанціи. Мелководіе этого залива, препятствуя большимъ судамъ подходить на близкое разстояніе къ берегамъ онаго, не благопріятствуетъ здѣсь высадкѣ. Обстоятельство это, сокращая линію наблюденія, дозволяетъ распредѣлить обсерваціонныя войска между Кинбурномъ, восточной оконечностію Егорлыцкаго залива и селеніемъ Кларовкой.

Высадка на этой дистанціи могла бы имѣть весьма важныя послѣдствія, доставивъ непріятелю возможность, по овладѣніи Перекопомъ, прервать главное сообщеніе наше съ Крымомъ, и утвердившись на пространствѣ между Перекопскимъ перешейкомъ, Днѣпровскимъ лиманомъ и Каховкою,[18] предпринять наступленіе на Николаевъ, съ помощію флотиліи изъ мелкихъ судовъ, или, отдѣливъ совершенно Крымъ истребленіемъ Чонгарскаго моста черезъ Сиваш, обратить главныя усилія на овладѣніе съ моря южною частію полуострова, стараясь, быстрымъ движеніемъ отъ Алушты на Симферополь, предупредить соединеніе въ семъ пунктѣ Крымскихъ обсерваціонныхъ отрядовъ нашихъ.

3-я или Черноморско-Азовская дистанція обнимаетъ всѣ берега Крымскаго полуострова, отъ устья Четырлыка до Арабата, и оттуда вдоль стрѣлки, отдѣляющей Черное море отъ Сиваша, на пространствѣ около 900 верстъ; но протяженіе это, въ отношеніи наблюденія за онымъ, нѣсколько сокращается

---

[18] На Днѣпрѣ, противъ Берислава, въ Алешкинскомъ Уѣздѣ Таврической Губерніи.

крестообразною формою, придаваемою полуострову тремя его, выдающимися въ море, частями: на западѣ отъ Сарабулатской пристани и Евпаторіи до оконечности Тархапскаго кута, на югѣ отъ озера Камышлы или Кичикъ-Бело и Алушты до мыса Херсонеса и Алупки, и наконецъ на востокѣ, отъ Ѳеодосіи и Арабата до Керченскаго пролива. Сообразно съ такимъ очертаніемъ Крымскихъ береговъ, расположеніе нашихъ обсерваціонныхъ отрядовъ могли бы быть слѣдующее:

Для первой изъ сказанныхъ исходящихъ частей, на срединѣ замыкающей ее горжевой линіи, примѣрно въ Тогайлы, между Евпаторіей и Сарыбулатомъ; для второй въ Бакчисараѣ и около Маму-Султана, между Симферополемъ и сѣверной оконечностію Ангарскаго ущелья, по дорогѣ въ Алушту, съ извѣщательными постами вдоль южнаго берега;[19] для

---

[19] Дорога, ведущая изъ Алушты въ Симферополь, мимо Кутузовскаго фонтана, потомъ, вдоль восточной подошвы Чатырдага, ущельемъ рѣчки Ангара, и наконецъ долиною верхняго Салгира, представляетъ, безъ сомнѣнія, выгоднѣйшій путь дѣйствій противъ Крыма для непріятеля, владѣющаго моремъ. Въ то же время онъ есть кратчайшій и удобнѣйшій изъ всѣхъ путей, соединяющихъ Южный берегъ съ внутренностію полуострова: все протяженіе его составляетъ не болѣе 40 верстъ, изъ коихъ только на пространствѣ 12-ти верстъ, до перевала чрезъ Ангарскій Богазъ, дорога идетъ въ гору; остальная же ея часть тянется легкимъ спускомъ внизъ, по теченію Ангара до селенія Шумухай, откуда пролегаетъ долиною Салгира по ровной мѣстности, стѣсняемой отрогами прилежащихъ горъ лишь на семиверстномъ разстояніи между деревнею Татаръ-Джалманъ и послѣднимъ переходомъ чрезъ Салгиръ, въ 4-хъ верстахъ отъ Симферополя.

Мѣстечко Алушта лежитъ въ 150-ти саженяхъ отъ морскаго берега, на послѣднемъ скатѣ горнаго отрога, переходящаго въ небольшую плоскую равнину, которая стелется до самаго моря. Къ этой низменной плоскости, способной для высадки, примыкаютъ, по обѣ стороны Алушты, богатыя виноградниками, долины рѣчекъ Улу-Езенъ и Демурджи-Езенъ, вдоль коихъ, равно какъ и на раздѣляющемъ ихъ хребтѣ, могутъ съ удобствомъ быть расположены значительныя массы войскъ, въ двухъ, или трехверстной окружности.

Движеніе къ Симферополю по описанному выше пути, отъ Алушты до хутора, что на высотѣ селенія Алпъ, на протяженіи 20-ти верстъ, совершенно обезпечено съ обоихъ фланговъ горами, непроходимыми для артил-

третьей части на рѣчкѣ Самарчикѣ, примѣрно у Аргинъ-Хутора между Ѳеодосіей и Керчью. Пространство между Алуштой и Ѳеодосіей могло бы быть наблюдаемо четвертымъ отрядомъ, расположеннымъ между Карасу-Базаромъ и соединеніемъ

леріи, но выходъ изъ Ангарскаго ущелья можетъ быть серьозно затрудненъ и даже сдѣлаться невозможнымъ, если командующая имъ позиція за сказаннымъ хуторомъ будетъ благовременно укрѣплена и занята обороняющимся. Далѣе, пройдя деревню Татаръ-Джалманъ, какъ мы сказали, встрѣчаются также тѣснины, удобныя для обороны; но здѣсь горы, прилегающія въ дорогѣ, болѣе доступны для наступающаго и, кромѣ того, труднѣйшія мѣста этой части пути могутъ быть обойдены движеніемъ вправо отъ деревни Мамy-Султанъ на дачу Дуси. По этому, успѣхъ предпріятія на Симферополь со стороны Алушты вполнѣ зависитъ отъ быстраго овладѣнія выходомъ изъ Ангарскаго ущелья, составляющаго съ этой стороны ключъ Таврическаго полуострова.

Обстоятельство это не укрылось отъ вѣрности военнаго взгляда Наполеона III, поставившаго его непремѣннымъ условіемъ при исполненіи задуманнаго имъ плана дѣйствій въ Крыму на сообщенія нашей арміи, какъ о томъ свѣдѣтельствуетъ замѣчательное письмо Императора Французовъ Генералу Канроберу, отъ (16) 28 Апрѣля, 1855 года, напечатанное въ сочиненіи Базанкура: L'expédition de Crimée jusqu' à la prise de Sébastopol. T. II, стр. 266.

Должно сознаться, что, при тогдашнемъ положеніи дѣлъ на полуостровѣ, планъ этотъ, болѣе чѣмъ когда либо, подавалъ надежду на успѣхъ. Въ самомъ дѣлѣ, все вниманіе наше было обращено на защиту Севастополя, къ овладѣнію коимъ, по видимому, стремились всѣ усилія непріятеля. Независимо отъ большаго числа войскъ, составлявшихъ собственно гарнизонъ осажденнаго города, главныя наши силы, имѣя въ предметѣ поддержку непосредственныхъ его защитниковъ и, въ то же время, возможность дать отпоръ непріятелю, если бы онъ предпринялъ полевыя дѣйствія со стороны рѣки Черной, или изъ Байдарской долины, занимали высоты Инкермана, гребень Мекензіевыхъ горъ, ущелья Каралезское и Бельбецкое, у Ташъ-Басты, имѣя общій резервъ на Качѣ, близъ Бакчисарая: остальныя войска наши наблюдали Евпаторію, имѣя на флангѣ гренадерскій корпусъ (въ составѣ двухъ слабыхъ дивизій), охранявшій сообщенія этого города съ Перекопомъ; малочисленный отрядъ находился въ западной части Керченскаго полуострова; часть кавалеріи въ Карасу-Базарѣ, и лишь слабые отдѣлы пѣхоты и Казаковъ оберегали Симферополь, гдѣ находились значительные склады боевыхъ и продовольственныхъ запасовъ, главные наши госпитали и проч.

дорогъ, ведущихъ оттуда въ Ѳеодосію и въ Судакъ; наконецъ пятый отрядъ, сосредоточенный на среднемъ Салгирѣ, около Бакшая, въ средѣ всего полуострова, служилъ бы запасомъ (резервомъ) для прочихъ четырехъ отрядовъ. Такое расположеніе

Такимъ образомъ, главная масса нашей арміи была, такъ сказать, прикована въ юго-западномъ углу полуострова, на часовомъ разстояніи отъ непріятеля, расположеннаго за Ѳедюхинными горами, въ Чоргунѣ и въ Байдарской долинѣ, имѣя предъ собой непроницаемую завѣсу неприступныхъ горъ, унизанныхъ его аванпостами и въ тылу своихъ позицій совершенно свободное сообщеніе по Южному берегу до самой Алушты.

Принявъ въ соображеніе, что разстояніе между Алуштою и Симферополемъ короче, нежели между этѣмъ городомъ и Севастополемъ; что непріятелю легко было скрывать отъ насъ свои передвиженія, по свойству занимаемой имъ мѣстности и по расположенію къ намъ Татарскаго населенія, среди коего намъ весьма трудно было находить надежныхъ лазутчиковъ; наконецъ, что обладаніе моремъ и огромнымъ флотомъ доставляло союзникамъ возможность перевезти въ Крымъ 25-ти тысячный Французскій резервъ, находившійся въ Константинополѣ, оказывается, что непріятель, сходно съ предположеніемъ Наполеона, дѣйствительно имѣлъ всѣ средства, оставивъ подъ Севастополемъ 60 тысячъ Француzовъ и Турокъ съ Генераломъ Пелисье и до 55 тысячъ Англичанъ, Піемонтцевъ, Турокъ и Французовъ подъ начальствомъ Лорда Реглана въ Байдарской долинѣ, съ цѣлію угрожать атакою позиціи нашей на Мекензіевыхъ горахъ, сосредоточить внезапно до 65 тысячъ Французскихъ войскъ въ Алуштѣ, подъ командою Генерала Канробера. За тѣмъ нельзя не согласиться, что, двинувъ этотъ корпусъ на Симферополь, союзники могли предупредить насъ на этомъ важномъ пунктѣ нашей линіи отступленія, если бы имъ удалось схватить безъ боя выходъ изъ Аянскаго ущелья. По всей вѣроятности, мы извѣстились бы объ этомъ движеніи лишь тогда, когда непріятель уже появился бы на Ангарскомъ Богазѣ и, слѣдовательно, мы были бы отрѣзаны отъ Симферополя. Въ такомъ случаѣ, намъ не оставалось бы ничего иного, какъ спѣшить отступленіемъ береговыми путями, ведущими на Трехабламъ, для соединенія съ Евпаторійскимъ отрядомъ и гренадерами на среднемъ Салгирѣ, дабы возстановить сообщеніе наше съ Перекопомъ, что не легко было исполнить, имѣя за собою по пятамъ армію Реглана. При томъ, по неимѣнію еще тогда моста чрезъ Севастопольскую бухту, гарнизонъ этого города подвергся бы печальной, хотя и славной, участи погребсти себя подъ его развалинами.

По счастію, близорукія опасенія, черезъ чуръ осторожнаго, Главнокомандующаго Англійской арміи отвратили предпріятіе, которое могло имѣть столь горькія для насъ послѣдствія Тѣмъ не менѣе, пишущій эти строки вмѣняетъ себѣ въ честь, что, какъ бы предчувствуя намѣреніе главы Фран-

дало бы возможность каждому изъ сихъ отрядовъ, въ случаѣ надобности, быть подкрѣпленну въ два, или три, перехода ближайшимъ къ нему, а за тѣмъ послѣдовательно и другими отрядами.

Принадлежащій къ описываемой нами дистанціи, Керченскій или Воспорскій проливъ, съуживаясь между Крымскимъ берегомъ и южной, а далѣе сѣверной, косами острова Тамани, образуетъ, выше и ниже Керчи, два тѣсные прохода, южный и сѣверный, въ $3^1/_2$ и въ $4^1/_2$ версть ширины, — первый противъ Павловской батареи, второй у Еникале. Проходы эти, при тщательномъ укрѣпленіи, замкнутыми фортами, нѣкоторыхъ изъ Крымскихъ прибрежныхъ пунктовъ, и возведеніи сильныхъ батарей на обоихъ Таманскихъ косахъ,[20] могутъ, при содѣй-

---

пузскаго Правительства, онъ, въ силу обязанности, на немъ лежавшей по званію Генералъ-Квартирмейстера Крымской арміи, съ самаго прибытія Князя Горчакова въ Крымъ, не переставалъ обращать вниманіе Князя на важное значеніе дороги изъ Алушты, выставляя необходимость принять мѣры къ охраненію ея. Такъ какъ назначеніе на этотъ предметъ самостоятельнаго отряда повело бы къ ослабленію нашихъ силъ подъ Севастополемъ, чего справедливо не желалъ Князь Горчаковъ, то Генералъ Бутурлинъ предлагалъ, по крайней мѣрѣ, минировать находящіеся на пути мосты и укрѣпить заранѣе позицію при выходѣ изъ Ангарскаго ущелья, дабы, въ случаѣ надобности, высланный туда наскоро, хотя малочисленный, отрядъ могъ задержать на нѣкоторое время наступленіе непріятеля, и тѣмъ дать возможность главнымъ нашимъ силамъ подоспѣть для прикрытія Симферополя. Послѣ неоднократныхъ отказовъ, Главнокомандующій, при содѣйствіи Генерала Коцебу, раздѣлявшаго мнѣніе Генералъ-Квартирмейстера, уступилъ наконецъ настоянімъ своихъ сотрудниковъ. Полковнику Дуве, съ командуемымъ имъ 1-мъ конно-піонернымъ дивизіономъ, командированному для наблюденія за этой дорогой, было поручено сдѣлать подкопы подъ мостами и возвести нѣсколько укрѣпленій въ указанныхъ для того мѣстахъ. Къ чести Князя Горчакова должно присовокупить, что когда, по возвращеніи его изъ Крыма въ Варшаву, появилось въ Бельгійской газетѣ L'Émancipation (N 36, 15 Мая, 1856 г.), извлеченное изъ книги Базанкура, письмо Наполеона, онъ поспѣшилъ лично передать Бутурлину этотъ номеръ газеты, при чемъ сказалъ ему слѣдующія слова: «A tout seigneur tout honneur, cher Général. Vous avez pressenti le plan d'attaque, que l'ennemi formait contre nous à Paris, à l'époque même, où Vous m'en signalliez le danger en Crimée. Votre supposition me semblait peu probable, je l'avoue, mais voici la preuve, qu'elle était fondée.»

[20] Въ послѣднюю войну, для обороны обоихъ проходовъ Воспора, независимо отъ укрѣпленій Еникале и Павловскаго, были устроены батареи на

ствіи другихъ оборонительныхъ средствъ, представить непріятелю важныя препятствія ко входу въ Азовское море.

4-я или Азовская дистанція, начинаясь у Геническа, простирается вдоль сѣвернаго берега Азовскаго моря до устьевъ

Крымскомъ берегу, у Ахъ-Буруна и на сѣверной косѣ, противъ Еникале; кромѣ того, сказанные проходы были заграждены затопленными въ нихъ судами: но всѣ упомянутыя укрѣпленія были открыты съ тыла, а затопленные суда, весною 1855 года, были снесены напоромъ льда изъ Азовскаго въ Черное море, за нѣсколько недѣль до появленія въ Воспорскихъ водахъ непріятельской десантной экспедиціи Генерала Броуна.

Въ первой половинѣ Мая союзная эскадра, благопріятствуемая сильнымъ туманомъ, высадила безпрепятственно, при селеніи Камышъ-Бурунъ, на Крымскомъ берегу, до 15 тысячъ человѣкъ, тогда какъ все число войскъ, предназначенное для защиты пролива, подъ начальствомъ Генерала Врангеля, не превосходило 4000 человѣкъ, включая въ то число до 2 тысячъ матросовъ Азовской флотиліи.

Оборонительныя мѣры, столь несоотвѣтственныя средствамъ атаки, долженствовали повлечь, и повлекли, за собою горестныя событія. Слабые гарнизоны, занимавшіе береговыя укрѣпленія наши, лишенныя всякаго прикрытія со стороны материка, вынуждены были, съ приближеніемъ высадившагося непріятеля, оставить ихъ безъ боя, заколотивъ артиллерію и уничтоживъ всѣ запасы. Дабы спасти свой отрядъ отъ неминуемаго истребленія по частямъ, Генералъ Врангель сосредоточилъ его съ 13 Мая въ Аргинѣ, гдѣ расходятся дороги, ведущія въ Арабатъ и Ѳеодосію. Затѣмъ 20 непріятельскихъ пароходовъ проникли въ Азовское море, захватили, или уничтожили, значительное число купеческихъ судовъ, бомбардировали Бердянскъ, сожгли Таганрогъ. Предпріятія ихъ противъ Геническа ограничились истребленіемъ значительнаго числа хлѣбныхъ запасовъ, собранныхъ близъ сего города; но всѣ усилія непріятеля проникнуть въ Сиваш и истребить Чонгарскій мостъ остались тщетными, благодаря благоразумнымъ распоряженіямъ и дѣятельности Начальника Геническаго отряда, Полковника Князя Лобанова-Ростовскаго. Опустошивъ и предавъ огню прибрежные пункты Азовскаго моря, союзники, сильно укрѣпившіе Еникале и Павловскую батарею, оставили въ первомъ изъ сихъ пунктовъ 3 тысячъ Турокъ, а въ послѣднемъ два полка Англійской и Французской пѣхоты; потомъ отплыли къ Анапѣ, оставленной нашими войсками, откуда, въ началѣ Іюня, возвратились въ Камышеву бухту и Балаклаву.

Сколько намъ извѣстно, по окончаніи Крымской войны, Правительство наше приступило къ важнымъ работамъ по укрѣпленію Керчи и приведенію въ оборонительное состояніе береговъ пролива, но мы не имѣемъ никакихъ данныхъ относительно этѣхъ работъ.

Дона, откуда, обогнувъ сѣверо-восточную оконечность этого моря, тянется по юго-восточному его берегу, до впаденія въ Ейскій лиманъ рѣки Ею, служащей границею Ростовскаго Уѣзда Екатеринославской Губерніи съ землею Кубанскаго войска.[21] Вся дистанція имѣетъ протяженія до 450 верстъ; на ней находятся торговые города: Бердянскъ, Маріуполь, Таганрогъ и при нихъ гавани, куда, равно какъ и въ Керчь, доставляются, посредствомъ каботажа, изъ Ростова, сплавляемые туда по Дону и его притокамъ, хлѣбъ и другія произведенія Юго-восточной части Россіи, составляющіе предметъ отпускной заграничной торговли.

Для прикрытія этого пространства отъ частныхъ высалокъ, охранительными отрядами, очертаніе береговъ указываетъ на города: Геническъ, Бердянскъ, Таганрогъ и Азовъ, какъ на выгоднѣйшіе пункты для расположенія сихъ отрядовъ, но, безъ сомнѣнія, лучшее и вѣрнѣйшее обезпеченіе всего Азовскаго моря должно заключаться въ сильномъ укрѣпленіи береговъ Керченскаго пролива и приведеніи въ грозное состояніе проходовъ чрезъ этотъ проливъ, въ особенности при Еникале.

Общій выводъ изъ частнаго обзора границъ.

Послѣ всего сказаннаго нами въ частности о положеніи и свойствахъ различныхъ театровъ дѣйствій, образуемыхъ очертаніемъ нашихъ сухопутныхъ и приморскихъ границъ съ Европою, въ общемъ объемѣ, все пограничное съ Западомъ пространство, входящее въ составъ оборонительной системы Имперіи,[22] представляется въ слѣдующемъ видѣ:

---

[21] Остальная часть береговъ, омываемыхъ Азовскимъ моремъ, отъ Ейскаго лимана до сѣверо-западной острова Тамани, равно какъ и Таманскій берегъ Керченскаго пролива, подвѣдомственные Кавказскому Намѣстничеству, нами не разсматриваются, какъ страна, входящая въ составъ, отдѣльной отъ Европейской Россіи, оборонительной системы Кавказскаго края.

[22] За исключеніемъ Финляндіи и Кавказскаго края, какъ составляющихъ два театра дѣйствій, совершенно отдѣльные и, для обезпеченія коихъ, не смотря на всю ихъ важность, было бы преждевременно помышлять

1. Западная полоса Государства, отдѣляясь отъ внутреннихъ его областей Двиною и Днѣпромъ, отъ Риги до Днѣпровскаго лимана, будучи въ соприкосновеніи съ материкомъ Европы, составляетъ естественное поприще дѣйствій нашихъ армій, въ случаѣ вторженія непріятеля въ наши предѣлы съ сухаго пути.

2. Къ этому театру примыкаютъ съ сѣвера и съ юга, отъ Полангена до Риги, и отъ Молдавскаго рубежа до Бугскаго лимана, части береговъ Балтики и Чернаго моря, представляя возможность къ высадкамъ на флангахъ нашего операціоннаго фронта, имѣющаго до 1400 верстъ протяженія между обоихъ сихъ морей.

3. Помянутая въ 1-мъ пунктѣ Западная полоса, въ срединѣ огромной ея длины и почти во всю ширину, прорѣзывается болотистымъ бассейной рѣки Припяти, лишеннымъ путей, пригодныхъ для большихъ военныхъ движеній, на пространствѣ отъ 200 до 300 верстъ, составляющихъ съ сѣвера на югъ широту Полѣсья.

4. Разобщенныя симъ препятствіемъ, сѣверная и южная части сказанной полосы имѣютъ единственнымъ пунктомъ соединенія крѣпость Брестъ Литовскъ, лежащую на внѣшней окраинѣ этой полосы.

5. Впереди Бреста и простирающагося за нимъ непроходимаго Полѣсья, выдается къ западу, въ Царствѣ Польскомъ, передовой нашъ стратегическій отдѣлъ, прикрытый съ фронта Вислою, съ фланговъ рѣками Наревомъ, Буго-Наревомъ и Вепремъ, усиленный пятью крѣпостями.

Вотъ, въ главныхъ его чертахъ, то обширное поприще, которое, въ случаѣ большой Европейской войны, пришлось бы намъ отстаивать на западѣ отъ вторженія съ суши непріятельскихъ армій, дѣйствующихъ соединенно, или направленныхъ къ одной общей цѣли.

о сооруженіи тамъ желѣзныхъ дорогъ, пока среда (центръ) Россіи не связана еще такими путями съ Западными нашими областями.

Если же бы въ союзѣ (коалиціи) противу насъ участвовали и морскія державы, то къ этому театру дѣйствій надлежало бы, какъ мы видѣли, присовокупить, отчасти сливающіеся съ нимъ, еще другіе два операціонные фронта, обращенные на сѣверъ и на югъ, вдоль Балтійскаго прибрежья и береговъ Чернаго и Азовскаго морей.

Въ послѣднемъ предположеніи длина оборонительной нашей линіи удвоивается, и вся линія описываетъ полукружіе, обозначаемое приблизительно положеніемъ городовъ Петербурга, Риги, Брестъ Литовска, Каменецъ Подольска, Херсона, Бердянска и Ростова (на Дону). Почти въ самомъ средоточіи этого огромнаго полукруга находится, Орловской Губерніи, Уѣздный городъ Брянскъ, на рѣкѣ Деснѣ; на западѣ же и на югѣ къ помянутой окружности прилегаютъ, описанные нами выше, два исходящіе оборонительные отдѣла, образуемые восточной частью Царства Польскаго и Крымскимъ полуостровомъ.

Умноженіе затрудненій въ случаѣ Европейскаго союза противъ насъ.

Если предположить одновременное вторженіе непріятелей въ наши предѣлы съ нѣсколькихъ сторонъ, то очевидно защита такого необъятнаго пространства границъ во всякомъ случаѣ была бы для насъ дѣломъ весьма труднымъ; [23] но, при настоя-

---

[23] Въ избѣжаніе всякаго недоразумѣнія, считаемъ здѣсь нужнымъ объяснить, что, говоря вообще, мы признаемъ границу, имѣющую большее протяженіе, невыгодною для обороны отнюдь не безусловно, но лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда прикрываемая ею страна: 1-е, не представляетъ, соразмѣрной съ этимъ протяженіемъ, глубины; 2-е, когда пограничное пространство перерѣзывается и, слѣдовательно, части его разобщаются большими естественными препятствіями, какъ, на примѣръ, болота Полѣсья, большая рѣка и проч.; 3-е, когда она фланкируется непріязненными землями, или морями, открытыми для непріятельскихъ флотовъ. Во всѣхъ же другихъ случаяхъ длинная граница, хотя и представляетъ болѣе доступовъ непріятелю, но, въ замѣнъ того, доставляетъ болѣе простора фланговымъ дѣйствіямъ обороняющей арміи, для воспрепятствованія углубленію его во внутрь края и утвержденію въ немъ. Когда, напротивъ, граница имѣетъ малое протяженіе, то наступающій, маневрируя съ искуствомъ, имѣетъ болѣе случаевъ оттѣснить противника своего къ одной изъ преградъ, есте-

щемъ развитіи въ Европѣ желѣзныхъ дорогъ и неимѣніи у насъ почти вовсе такихъ путей, по крайней мѣрѣ, въ направленіяхъ, требуемыхъ оборономъ края, трудность эта еще болѣе увеличивается.

А можетъ ли кто поручиться, особливо въ теперешнемъ состояніи Европы, за несбыточность союза противу насъ Франціи, Англіи, Италіи и даже Германіи, не говоря уже о Турціи и Швеціи, которыя пристали бы къ нимъ, волею, или неволею? Элементы нашего внутренняго могущества, хотя еще не вполнѣ созрѣвшіе, внушаютъ всеобщую къ намъ зависть и боязнь въ правительствахъ и народахъ, и, какъ бы мы ни старались искоренить этѣ чувства, Европа не измѣнитъ ихъ. Она съ безпокойствомъ слѣдитъ за непрестаннымъ приращеніемъ нравственныхъ и матеріяльныхъ нашихъ силъ; будущій колоссъ уже не о глиняныхъ ногахъ, какимъ представляютъ насъ наши недоброжелатели, но на незыблемомъ гранитномъ основаніи, устрашаетъ ее, и она была бы не прочь, при случаѣ, урѣзать крылья исполину. Сомнѣваться въ томъ было бы съ нашей стороны заблужденіемъ. Поведеніе Германіи во время Восточной войны и Польская трагикомедія, которой мы только что были свидѣтелями, служатъ яснымъ тому доказательствомъ.

Главныя направленія, въ которыхъ необходимо имѣть желѣзныя дороги, для возможности своевременнаго сбора нашихъ силъ на границѣ, въ случаѣ союза противъ насъ большихъ Европейскихъ державъ.

Итакъ, допустивъ, если не вѣроятность, то возможность общаго противъ насъ союза первостепенныхъ Европейскихъ державъ, не трудно доказать, что въ такомъ предположеніи, сколь бы ни были многочисленны наши ополченія, намъ нельзя быть

ственныхъ, или политическихъ, къ коимъ примыкаютъ оконечности пограничной черты.

Само собою, однако жъ, разумѣется, что есть предѣлъ протяженія, внѣ котораго чрезмѣрное пространство содѣлываетъ оборону его невозможною, безъ содѣйствія нѣсколькихъ арміи, дѣйствующихъ отдѣльно, или по взаимно согласованному плану. Арміи этѣ ни въ какомъ, впрочемъ, случаѣ не

увѣренными, чтобы мы могли вездѣ противупоставить нашимъ врагамъ равныя имъ силы, пока мы не будемъ имѣть желѣзныхъ дорогъ:

а) Отъ сердца Государства за Днѣпръ, правѣе и лѣвѣе Полѣсья.

б) По направленію теченія Днѣпра (хотя бы то и съ большими уклоненіями отъ прямой линіи), по лѣвому его берегу, съ продолженіемъ во внутренность Крыма.

в) Поперекъ Полѣсья, черезъ Пинскъ.

г) Отъ Петербурга, параллельно части Балтійскаго прибрежья.

д) Параллельно берегамъ Чернаго и Азовскаго морей, отъ Одессы до Грушевки.

Рельсовые пути, которые будутъ въ распоряженіи союзниковъ въ войнѣ противъ насъ.

Въ самомъ дѣлѣ, союзныя Державы, для движенія своихъ армій, располагали бы, кромѣ обыкновенныхъ дорогъ и морскихъ путей, тремя желѣзными дорогами, пролегающими изъ Германіи въ Россію, изъ коихъ одна, чрезъ Восточную Пруссію, ведетъ въ Верболово;[24] другая, чрезъ Царство Польское, выходитъ къ Варшавѣ;[25] третья, слѣдуя чрезъ Галицію, доходитъ до

должны быть растянуты, на подобіе таможеннаго кордона, съ непостижимою цѣлію прикрыть всѣ пути, ведущіе къ границѣ, но сосредоточены въ центральныхъ стратегическихъ пунктахъ, откуда бы удобно было защищать пространство, какъ впереди себя, такъ и по флангамъ, посредствомъ совокупныхъ движеній всею, или главною, массою каждой изъ оборонительныхъ армій.

[24] Изъ Берлина на Франкфуртъ на Одрѣ, Кистринъ, Крейцъ, Быдгощу (Бромбергъ), Диршау, Кенигсбергъ и Гумбиненъ.

[25] Изъ Мысловице, чрезъ Ченстоховъ, Петрковъ и Скерневице. Если предположить, что дорога эта, равно какъ и дорога, ведущая изъ Торуня въ Скерневице, коихъ рельсы одинаковаго размѣра съ Нѣмецкими, будутъ нами испорчены въ такой степени, что ѣзда по нимъ не мо-

Львова[26] во ста верстахъ отъ предѣловъ Волыни. Продольные пути этѣ, до достиженія нашей, собственно Имперской, границы, соединяются между собою посредствомъ другихъ, поперечныхъ, желѣзныхъ линій, пролегающихъ: 1-я чрезъ Чехію (Богемію), Саксонію и Пруссію;[27] 2-я, чрезъ Силезію и Познань,[28] и наконецъ 3-я, между Быдгощей (Бромбергомъ) и Скерневице.[29]

Обладаніе непріятелемъ этѣми средствами передвиженія можетъ имѣть невыгодное для насъ вліяніе на военныя дѣйствія, при самомъ открытіи кампаніи.

Обладаніе такими быстрыми средствами передвиженія по тремъ различнымъ путямъ, примыкающимъ къ нашимъ границамъ въ значительномъ одинъ отъ другаго разстояніи, можетъ доставить непріятелю рѣзкій надъ нами перевѣсъ въ самомъ началѣ войны. Сосредоточивъ свои резервы около Берлина, Дрездена и Берна (Брюнна), союзники будутъ имѣть возможность скрыть направленіе главныхъ своихъ силъ почти до самаго начатія военныхъ дѣйствій, и тѣмъ поставить насъ въ недоумѣніе на счетъ первоначальнаго размѣщенія нашихъ войскъ. Каково

гла бы быть скоро возстановлена непріятелемъ, то, во всякомъ случаѣ, для вторженія въ Сѣверо-Западную и въ Западную части Царства Польскаго, противники наши будутъ имѣть въ своемъ распоряженіи три желѣзныя дороги, изъ коихъ двѣ, отдѣляясь отъ Берлино-Кенигсбергской дороги, въ Бромбергѣ и Крейцѣ, выходятъ въ Торунь и въ Познань, а третья ведетъ изъ Берлина, чрезъ Франкфуртъ на Одрѣ, Гансдорфъ и Глоговъ въ Лѣшно; первый изъ этѣхъ путей доходитъ до самой границы Царства, у Александрова; послѣдніе же два приводятъ на разстояніе около ста верстъ отъ этой границы, противъ Копина и Калиша.

[26] Изъ Вѣны, чрезъ Гензерндорфъ, Лунденбургъ, Преровъ, Одербергъ, Краковъ, Тарновъ и Преворскъ.

[27] Отъ Лунденбурга, чрезъ Берно (Брюннъ), Тржебовице (Трѣбицъ), Прагу, Дрезденъ, Ризу и Ютербокъ, въ Берлинъ.

[28] Отъ Одерберга, чрезъ Ратиборъ, Кандержинъ, Ополе, Брегъ, Бреславль, Лѣшно (Лиссу) и Познань, въ Крейцъ.

[29] Чрезъ Торунь (Торнъ), Влоцлавекъ, Кутно и Ловичъ.

бы ни было распредѣленіе послѣднихъ, оно послужитъ указаніемъ непріятелю для плана его дѣйствій. Посредствомъ внезапнаго подвоза своихъ резервовъ по желѣзнымъ дорогамъ къ той части границъ, которая будетъ занята слабѣйшими силами, союзникамъ легко будетъ въ нѣсколько дней значительно подкрѣпить, подходящіе къ границѣ нашей, корпуса свои и, такимъ образомъ, вторгнуться съ превосходными силами по произволу въ Литву, или на Волынь; [30] мы же, принуждены будучи двигаться вдоль нашей границы по обыкновеннымъ дорогамъ, не будемъ въ состояніи своевременно усилить наиболѣе угрожаемую часть нашего операціоннаго фронта.

Поясненіе сего примѣрными дѣйствіями, съ сравнительнымъ разсчетомъ времени, потребнаго для движеній обѣихъ сторонъ.

Поясним это примѣромъ: предположимъ, что армія, на которую будетъ возложена защита нашей Западной границы отъ Ковна, чрезъ Августово, Варшаву, Ивангородъ, Замостье

---

[30] Примѣръ такого внезапнаго подкрѣпленія, измѣнившаго ходъ военныхъ дѣйствій, подалъ въ 1849 году Фельдмаршалъ Князь Варшавскій, отправивъ по Краковско-Вѣнской желѣзной дорогѣ дивизію Генерала Панютина на помощь Австрійской арміи, тѣсимой Венгерскими мятежниками въ долинѣ рѣки Вага. Дивизія эта, состоявшая изъ 14,300 человѣкъ, при 48 орудіяхъ, съ 2,000 лошадей и около 510 повозокъ, прибывъ въ двое сутокъ изъ Кракова въ Градиште (280 верстъ), явилась на театрѣ дѣйствій въ то самое время, когда Герги, взявъ приступомъ Будинъ (Офенъ), намѣревался воспользоваться разбросаннымъ положеніемъ Австрійцевъ, чтобы форсировать линію Вага, слабо оберегаемую войсками Вольгемута, и за тѣмъ, съ 30 тысячнымъ корпусомъ, устремиться въ сердце Австрійскихъ владѣній. 5 Іюня Венгерцы, устроивъ два моста, перешли на правый берегъ Вага; 8 числа они двинулись впередъ и, оттѣснивъ при Зигердѣ Генерала Ютта, заняли село Передъ. На другой день онѣ готовились продолжать наступленіе въ направленіи къ Пресбургу, когда появленіе Русской дивизіи, возстановивъ численное преимущество въ пользу союзныхъ войскъ, дало иной оборотъ дѣлу. Ободренные рѣшительнымъ содѣйствіемъ нашихъ войскъ, Австрійцы, по слѣдамъ нашимъ, перешли въ наступленіе: блистательное дѣло подъ Передомъ принудило Гёрги переправиться обратно за рѣку Вагъ и отказаться отъ намѣренія своего рѣшить участь войны подъ стѣнами Вѣны.

и вдоль Австрійскаго рубежа до Жванца, не зная положительно, на какую именно часть этой тысячеверстной дуги будутъ преимущественно обращены усилія непріятеля, по необходимости прикрыть главнѣйшіе къ ней доступы, займетъ достаточными гарнизонами крѣпости Царства Польскаго и, оставивъ сильный корпусъ между Наревомъ, Западнымъ Бугомъ и Вепремъ, съ легкими отрядами вдоль Бромбергской и Краковской желѣзныхъ дорогъ, расположится первоначально тремя отдѣлами: около Гродна, въ окрестностяхъ Дубна и между Старо-Константиновымъ и Проскуровымъ. Очевидно, что войска наши должны будутъ оставаться въ этомъ расположеніи до того времени, когда ясно обрисуется направленіе главныхъ непріятельскихъ силъ изъ Восточной Пруссіи, Царства Польскаго, или Галиціи. Тогда только намъ можно будетъ, соотвѣтственно этому направленію, приступить къ передвиженіямъ, для окончательнаго сосредоточенія арміи въ массы, по возможности равносильныя непріятельскимъ, противъ каждаго изъ сказанныхъ трехъ операціонныхъ путей.

Затѣмъ положимъ, что обнаружившіяся намѣренія непріятеля потребуютъ усиленія, пятидесятитысячнымъ корпусомъ, нашихъ войскъ въ Царствѣ Польскомъ, или на Волыни, дозволивъ ослабить оборону береговъ Нѣмана, или же, на оборотъ, вынудятъ усиленіе, такимъ же корпусомъ, части нашей арміи, собранной въ Литвѣ, на счетъ корпусовъ, расположенныхъ въ Дубнѣ и Старо-Константиновѣ. Разсчетъ времени, нужнаго для совершенія передвиженій въ сихъ различныхъ видахъ, будетъ слѣдующій:

Время, нужное нашимъ войскамъ: а) для сосредоточенія въ Брестѣ.

Отъ Гродна, по Варшавской желѣзной дорогѣ, до станціи Чижова, 139 верстъ, съ нагрузкой и выгрузкой	переходовъ 3 [31]

[31] Переѣзды по желѣзной дорогѣ въ продолженіи не болѣе сутокъ принимались нами за одинъ переходъ, переходъ же, въ общей сложности, считался въ 25 верстъ. Между тѣмъ, на переѣздъ по желѣзной дорогѣ 139 верстъ, отъ Гродна до Чижова, нами полагается 3 дня, въ теченіе коихъ можно, упо-

Отъ Чижова до Бреста, черезъ Цѣхановецъ и Дрогичинъ, 128 верстъ, обыкновенными дорогами.	5
Отъ Дубна до Бреста, по шоссе, чрезъ Луцкъ и Ковель, 244 версты	10
Такъ какъ движенія изъ Гродна и изъ Дубна къ Бресту будутъ произведены въ одинъ и тотъ же періодъ времени, и, въ случаѣ надобности, часть войскъ, расположенныхъ въ Старо-Константиновѣ и Проскуровѣ, можетъ также одновременно съ сими движеніями перейти въ Дубно, для замѣны, отправленныхъ оттуда частей къ Бресту; то для всѣхъ этѣхъ перемѣщеній потребно.[32]	10
Всего для сосредоточенія въ Брестѣ	10

б. Для сбора подъ Варшавой.

Отъ Гродна, по желѣзной дорогѣ до Праги подъ Варшавой, 240 верстъ, съ нагрузкой и выгрузкой	4

требивъ нѣкоторое усиліе, пройти это пространство пѣшкомъ; но не должно забывать, что здѣсь дѣло идетъ о перевозкѣ 50 тысячнаго корпуса, для коей нужно 124 поѣзда, отъ 20 до 23 вагоновъ каждый, и что, безъ опасности подвергнуть этѣ поѣзды столкновенію на пути, ихъ нельзя отправлять ближе получаса одинъ послѣ другаго, для чего уже потребуется двое сутокъ и 14 часовъ, да 6 часовъ собственно на переѣздъ 139 верстъ. За тѣмъ на нагрузку войскъ и тяжестей мы причли только 4 часа, хотя она дѣйствительно возьметъ несравненно болѣе; но мы полагаемъ, что тяжелые поѣзды будутъ нагружены заранѣе. Дѣло въ томъ, что при движеніи многочисленныхъ поѣздовъ, время, поглощаемое промежутками между послѣдовательнымъ ихъ отправленіемъ, остается все то же при маломъ переѣздѣ, какъ и при большомъ. Для сравненія, смотри Приложеніе подъ бук. В.

[32] Оговорка эта относится также къ сосредоточенію главныхъ силъ арміи въ пунктахъ, о коихъ упоминается ниже сего, подъ буквами б. в. г. и д., такъ какъ, вообще, число дней, нужное на передвиженіе къ сборному пункту наиболѣе отдаленной отъ него части войскъ, выражаетъ періодъ времени, потребный для перемѣщенія всѣхъ сосредоточиваемыхъ частей.

От Дубна, по шоссе, до Ковеля, 120 верстъ.	5
От Ковеля, по обыкновеннымъ дорогамъ, чрезъ Любомль, Влодаву, Парчевъ, Радзинъ, Луковъ, Сточекъ и Минскъ, въ Варшаву, 303 версты.	12
Всего для сосредоточенія подъ Варшавой	17

в. Для сосредоточенія въ Коцкѣ на Вепрѣ.

От Гродна, по желѣзной дорогѣ, до станціи Чижовъ.	3
От Чижова, по обыкновеннымъ дорогамъ, чрезъ Пуръ, Соколовъ, Сѣдльце и Луковъ, до Коцка, 136 верстъ	6
От Дубна, по шоссе, до Ковеля, 120 верстъ .	5
Отъ Ковеля, на Влодаву и Парчевъ, до Коцка, по обыкновеннымъ дорогамъ, 186 верстъ.	7
Всего для сосредоточенія въ Коцкѣ	12

г. Для сосредоточенія въ долинѣ Нарева у Рожана.

От Гродна, по желѣзной дорогѣ, до Чижова.	3
От Чижова до Рожана, по обыкновеннымъ дорогамъ, 64 версты.	3
От Дубна, по шоссе, до Бреста, 244 версты .	10
От Бреста, по обыкновеннымъ дорогамъ, чрезъ Дрогичинъ, Чижовъ и Острovъ, до Рожана, 192 версты	8
Всего для сосредоточенія въ Рожанѣ	18 [33]

[33] Другая дорога, ведущая изъ Дубна, черезъ Ковель, и оттуда, черезъ Влодаву, Бялу, Морды, Соколовъ, Брокъ и Островъ, въ Рожанъ (453¾ верстъ), 27-ю верстами ближе дороги на Брестъ, но за то этотъ послѣдній путь, обходя рѣку Бугъ, пролегаетъ до Бреста, по шоссе, на пространствѣ 244 верстъ, тогда какъ первый, оставляя шоссе въ Ковелѣ,

д. Для сосредоточенія въ Гродно, Вильно, или Ковно.

Отъ Дубна, чрезъ Брестъ, до Чижова, по простымъ дорогамъ (смотри выше подъ буквою а), 372 версты.	15
Отъ Чижова до Гродна, по желѣзной дорогѣ, 139 верстъ, съ нагрузкой	4

Для сосредоточенія войскъ далѣе, по направленію отъ Гродна къ Вильнѣ, или въ Ковно, войскамъ, слѣдующимъ изъ Дубна, потребуется столько же дней, какъ и до Гродна, такъ какъ, собственно на переѣздъ по желѣзной дорогѣ отъ Чижова, какъ до Гродна (139 верстъ), такъ до Вильны (286 верстъ) и до Ковна (383 версты), нужно, съ нагрузкою въ Чижовѣ, не болѣе 4 сутокъ.

Всего для сосредоточенія въ Гродно, Вильно, или Ковно.	19

Въ предыдущихъ сокращенныхъ маршрутахъ приведены разстоянія отъ мѣстъ предположеннаго первоначальнаго расположенія нашихъ войскъ, вдоль Западной границы, до такихъ пунктовъ, вблизи коихъ окончательное ихъ сгруппированіе передъ открытіемъ военныхъ дѣйствій представляетъ наиболѣе вѣроятности. Перечень этотъ показываетъ, что, для противудѣйствія непріятелю въ важнѣйшихъ направленіяхъ, которыя могутъ быть приняты главными его силами, пункты, куда пришлось бы стягивать наши войска изъ предварительнаго ихъ расположенія, отстоятъ отъ мѣстъ выступленія сосредоточиваемыхъ частей на разстояніи отъ 10 до 19 переходовъ. За тѣмъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что, хотя бы передвиженіе совершалось по нѣсколькимъ параллельнымъ путямъ, въ одинъ эшелонъ и вовсе безъ дневокъ, число дней марша превзойдетъ число переходовъ, въ слѣд-

пользуется имъ только на разстояніи 120 верстъ и, сверхъ того, два раза пересѣкаетъ Бугъ, во Владавѣ и Брокѣ, гдѣ имѣются только паромныя переправы.

ствіе встрѣчающихся на пути переправъ черезъ рѣки, замедляющихъ движеніе. Надлежитъ также принять въ соображеніе, что неминуемо пройдетъ нѣсколько дней до полученія въ главной квартирѣ достовѣрнаго извѣстія о направленіи, даннымъ непріятельскимъ резервамъ; и потому если даже приказанія о выступленіи будутъ разосланы всѣмъ частямъ войскъ немедленно, по учрежденнымъ заранѣе военнымъ телеграфамъ, то, по всей вѣроятности, на исполненіе всѣхъ передвиженій потребуется не менѣе, какъ отъ 21 до 25 дней. [34]

Въ прежнее время, когда арміи двигались, по простымъ, мощеннымъ, или шоссейнымъ, дорогамъ, такого числа дней было бы достаточно, чтобы предупредить непріятеля въ любомъ направленіи къ границѣ, такъ какъ тогда численная сила и составъ его маршевыхъ колоннъ обнаруживали предметъ его дѣйствій гораздо ранѣе, чѣмъ самымъ и обезпечивалось своевременное принятіе надлежащихъ мѣръ обороны; но нынѣ, какъ мы уже замѣтили, желѣзныя дороги даютъ наступающему возможность неожиданно измѣнять направленіе, выказанное движеніями головныхъ отдѣловъ его войскъ, и быстро обращаться въ совершенно противуположную сторону. Это преимущество паровозныхъ путей представляетъ особенныя выгоды для дѣйствій противъ такой обширной стороны, какъ Россія, лишенной желѣзныхъ дорогъ, въ направленіи, параллельномъ ея границамъ, на всемъ ихъ протяженіи, кромѣ части, заключающейся между Ковномъ и Бѣлостокомъ. [35]

---

[34] Кромѣ того, мы разсчитывали на переѣзды по желѣзной дорогѣ между Ковномъ, Вильной и Прагой, которые, для 50 тысячнаго корпуса, могли бы имѣть мѣсто только при подвижномъ составѣ, въ такомъ количествѣ, каковое едва ли имѣется на всѣхъ нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, взятыхъ вмѣстѣ.

[35] Относительно этой части границы, участки желѣзныхъ дорогъ отъ Ковна до станціи Ландворова, и отъ той же станціи до Бѣлостока, въ совокупности образуютъ поперечное сообщеніе; но какъ сказанные участки суть части развѣтвленной линіи, соединяющей Петербургъ съ Эйдкуненомъ и Варшавой, то въ составѣ этой линіи они служатъ также продольнымъ путемъ изъ внутренности Государства къ западной его границѣ.

По этому-то, въ настоящее время, мы и можемъ подвергнуться серьозной опасности, не быть въ состояніи своевременно противустать непріятелю, въ достаточныхъ силахъ, на томъ театрѣ, который онъ изберетъ для главныхъ своихъ наступательныхъ дѣйствій.

Для вящшаго въ томъ удостовѣренія, сравнимъ приведенный нами выше разсчетъ времени, потребнаго для окончательнаго сосредоточенія нашей арміи, съ тѣмъ, которое понадобилось бы для перевозки пятидесятитысячнаго корпуса по желѣзнымъ дорогамъ изъ Берлина, Дрездена и Брюна до нашихъ границъ.

Время и способы, нужные непріятелю для перевозки корпуса въ 50 тысячъ человѣкъ изъ Берлина въ Эйдкунен.

Найбольшее разстояніе отъ этѣхъ городовъ до предѣловъ Имперіи представляетъ дорога изъ Берлина, черезъ Франкфуртъ на Одрѣ, Крейцъ, Быдгощу (Бромбергъ), Диршау и Кенигсбергъ, въ Эйдкунен. Она имѣетъ длины 733 версты. Скорость движенія, принятая при перевозкѣ войскъ во Франціи и Бельгіи, равняется 28 верстамъ въ часъ; слѣдовательно, для совершенія рейса въ 733 версты, одному поѣзду достаточно бы было съ небольшимъ 26 часовъ; но очевидно, что такой быстрый переѣздъ не возможенъ, когда дѣло идетъ о длинной вереницѣ поѣздовъ, слѣдующихъ одинъ за другимъ, съ необходимыми, хотя бы то до крайней возможности сокращенными, промежутками, а передвиженіе столь значительнаго корпуса неминуемо потребуетъ огромнаго числа перевозочныхъ средствъ. Число это зависитъ отъ вмѣстимости вагоновъ, болѣе или менѣе различествующей, не только въ разныхъ Государствахъ, но и на разныхъ линіяхъ одной и той же страны; разница эта, однако же, не можетъ быть столь велика, чтобы общая цифра, нужнаго въ томъ или другомъ краѣ, числа вагоновъ, для одинаковаго числа войскъ, значительно измѣнялась. По этому мы исчислили сказанную потребность, основываясь на размѣрахъ перевозочныхъ средствъ нашей Николаевской желѣзной дороги, какъ ближе намъ извѣстныхъ; относительно же личнаго и матеріяльнаго состава перевозимыхъ войскъ, мы приняли за норму корпусъ Русскихъ войскъ изъ 3-хъ дивизій пѣхоты, одной кавалерійской

ПУБЛ. БИБЛ. ИМЕНИ В.И. ЛЕНИНА С.С.С.Р.

одного сапернаго баталіона, 9-ти батарей пѣшей и 2-хъ батарей конной артилеріи, числительная сила коего, опредѣленная по военному времени, простирается до 49,514 строевыхъ и 5,209 нестроевыхъ, всего до 54,728 человѣкъ и 10,285 лошадей, при 88-ми орудіяхъ (см. Приложеніе подъ букв. А).

Изъ этого разсчета оказывается, что для транспортировки такого корпуса нужно 615 пассажирскихъ вагоновъ, 1719 конюшенныхъ[96] и 441 платформа, всего же вагоновъ и платформъ 2775 и 124 паровоза, распредѣленныхъ въ 124 поѣзда (см. Приложеніе букв. Б.). Прибавивъ къ сему числу по одному запасному вагону на каждый поѣздъ и, по крайней мѣрѣ, по 1-му запасному локомотиву на каждую станцію, для замѣны, въ случаѣ надобности, попортившихся въ пути паровозовъ (что на всемъ пути составитъ примѣрно до 40 запасныхъ паровозовъ), все потребное число перевозочныхъ средствъ, для передвиженія корпуса войскъ, вышеозначенныхъ силы и состава, будетъ состоять изъ 2899 вагоновъ и изъ 164 паровозовъ.

Трудности такой перевозки и средства къ преодолѣнію ихъ.

Но при такомъ условіи возникаютъ, по видимому, затрудненія, изъ коихъ главнѣйшія суть:

1. Трудность собрать столь огромное число рельсоколесныхъ повозокъ и двигателей.

2. Еще большее затрудненіе, при нагрузкѣ и выгрузкѣ этѣхъ повозокъ, размѣстить ихъ не только въ одномъ, но даже въ нѣсколькихъ, близкихъ между собою, пунктахъ, по недостаточности объема большей части нынѣшнихъ путевыхъ станцій и запасныхъ при нихъ путей.

3. Въ случаѣ остановки на пути одного изъ поѣздовъ, въ слѣдствіе какого либо поврежденія въ паровозѣ, или въ одномъ

---

[96] Конюшенные вагоны, служащіе для перевозки лошадей, устраиваются особо на сей предметъ, но, при недостаточности ихъ, товарные вагоны, въ коихъ перевозится кладь, легко приспособляются къ помѣщенію въ нихъ лошадей, посредствомъ простыхъ перегородокъ изъ одного бревна, образующихъ стойла.

изъ вагоновъ, происходящая отъ того задержка въ движеніи всѣхъ послѣдующихъ поѣздовъ.

4. При слѣдованіи поѣздовъ съ ночлегами и растахами крайняя медленность въ перевозкѣ, такъ какъ поѣзды могутъ располагаться для ночлега на станціяхъ только въ числѣ, соотвѣтствующемъ протяженію, имѣющихся на тѣхъ станціяхъ, запасныхъ путей, что весьма ограничило бы то число поѣздовъ, которое, при безостановочномъ слѣдованіи, можетъ быть отправляемо съ первоначальнаго пункта въ теченіе сутокъ.

Сколь бы, впрочемъ, всѣ этѣ препятствія съ перваго взгляда ни представлялись серьозными, но при внимательномъ ихъ разборѣ, онѣ оказываются не непреодолимыми.

Въ самомъ дѣлѣ, относительно перваго изъ сихъ препятствій, если сборъ требуемаго количества 3 тысячъ вагоновъ и 164 паровозовъ у насъ дѣйствительно былъ бы весьма затруднителенъ, а можетъ быть и невозможенъ, то въ Германіи онъ вовсе не встрѣтилъ бы такихъ затрудненій; ибо статистическія данныя, извлеченныя изъ Eisenbahn-Zeitung, за 1852 и 1853 годы, свѣдѣтельствуютъ, что уже десять лѣтъ тому назадъ, на однихъ Прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ считалось локомотивовъ 567, пассажирскихъ вагоновъ 1341 и для клади 7941. [37]

Препятствіе, представляемое недостаточнымъ объемомъ путевыхъ станцій, важнѣе предыдущаго, но, при заранѣе исполненныхъ, пріуготовительныхъ, работахъ, оно также можетъ быть устранено посредствомъ настилки временныхъ запасныхъ путей, устройства временныхъ же разгрузныхъ платформъ и, сверхъ того, соображенными въ соотвѣтственности съ сими работами, составомъ поѣздовъ и порядкомъ ихъ слѣдованія. Тѣсно связанныя между собою, мѣры этѣ изложены нами со всею подробностію въ Приложеніяхъ подъ букв. В и Г. [38]

---

[37] Смотри Военно-Энциклопедическій Лексиконъ, изд. 2, т. V, стр. 453.

[38] Въ послѣднемъ изъ сихъ приложеній мы указываемъ на пользу, которую принесло бы, въ особенности у насъ, устройство большихъ военныхъ станцій на главныхъ стратегическихъ пунктахъ, пересѣкаемыхъ желѣзны-

Третье изъ выраженныхъ выше затрудненій, заключающееся въ задержаніи заднихъ поѣздовъ, въ слѣдствіе случайной остановки переднихъ, во время пути, относится вообще къ перевозкамъ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ какъ въ маломъ числѣ, такъ и въ большомъ. Кромѣ того, это неудобство, въ томъ и другомъ случаѣ, не представляетъ важности на дорогахъ о двухъ путяхъ; ибо, для избѣжанія столкновенія, или задержки, достаточно, чтобы машинистъ остановленнаго въ пути поѣзда телеграфировалъ о приключившемся съ нимъ на ближайшія, переднюю и заднюю, станціи, дабы послѣдующіе поѣзды были направляемы по другому пути дороги, впредь до очистки перваго.[39] Если же бы, до полученія депеши, первый изъ послѣдующихъ поѣздовъ уже отбылъ со станціи, то столкновеніе съ остановленнымъ поѣздомъ во всякомъ случаѣ будетъ предупреждено сигнальными людьми, разставленными съ сею цѣлію вдоль пути.

Наконецъ препятствіе, встрѣчаемое при перевозкѣ войскъ съ ночлегами и растахами, дѣйствительно важно, какъ могущее дать поводъ къ безпорядкамъ при высадкѣ войскъ на ночлегахъ, и какъ влекущее за собой большую трату времени, безъ уменьшенія усталости перевозимыхъ людей; но ночлеги и растахи почитались необходимыми въ то время, когда полагали, что лошади не могутъ, безъ существеннаго для нихъ вреда, переносить продолжительнаго переѣзда въ вагонахъ; между тѣмъ неоднократные опыты доказали, что, послѣ безпрерывнаго движенія, втеченіи 30-ти и болѣе часовъ сряду, ихъ выгружали со-

---

ми дорогами. Осуществленіе этой мысли, по мнѣнію нашему, доставило бы легчайшее средство для совокупнаго перенесенія значительныхъ массъ войскъ по всѣмъ направленіямъ нашего пространнаго фронта дѣйствій.

[39] Для этого нужно лишь, чтобы, по примѣру заграничныхъ и нашей С.-Петербурго-Варшавской желѣзныхъ дорогъ, на всѣхъ дорогахъ машинисты были снабжены ручными телеграфическими приборами, съ проволочнымъ крюкомъ, который, будучи зацѣпленъ за телеграфную проволоку, проведенную вдоль рельсовъ между станціями, образуетъ временный проводникъ, для сообщенія машиниста съ телеграфами обоихъ ближайшихъ путевыхъ станцій. Изъ сего, однако жь, слѣдуетъ, что движеніе большаго числа войскъ по рельсовымъ дорогамъ можетъ производиться, безъ опасенія остановокъ, только на дорогахъ съ двойнымъ путемъ.

вершеніи здоровыми и свѣжими.[40] За тѣмъ нѣтъ болѣе ни какой причины стѣснять себя при перевозкѣ конницы и артиллеріи, также какъ и пѣхоты, лишними затрудненіями, сопряженными съ ночлегами.

При всемъ томъ, однако жь, одно капитальное обстоятельство можетъ воспрепятствовать операціи перевозки при самомъ ея началѣ: это недостатокъ, на мѣстѣ отправленія поѣздовъ, пространства для нагрузки войскъ, въ особенности лошадей и тяжестей, которыя должны нагружаться съ платформъ.

При ограниченной площади большой части нашихъ путевыхъ дворовъ, одновременная нагрузка 124 поѣздовъ въ одномъ пунктѣ у насъ была бы невозможна даже въ столицахъ, гдѣ имѣется по нѣскольку станцій съ соединительными между ними вѣтвями. Настилка временныхъ запасныхъ путей и сооруженіе временныхъ платформъ, въ настоящемъ случаѣ были бы также непримѣнимы; ибо устройство тѣхъ и другихъ въ томъ размѣрѣ, который дозволяетъ объемъ нынѣшнихъ станцій, удовлетворяя потребностямъ выгрузки поѣздовъ на окончательномъ пунктѣ предназначеннаго имъ рейса (см. Приложеніе букв. Г. пунктъ 2-й), было бы недостаточно для нагрузки ихъ на мѣстѣ первоначальнаго отправленія. Послѣдовательное же производство нагрузки, по мѣрѣ очищенія платформъ отбывающими поѣздами, заняло бы столько времени, что поѣзды не могли бы слѣдовать одинъ за другимъ въ получасовомъ разстояніи, а отъ того вся перевозка значительно замедлилась бы.

Но если мы, безъ устройства предлагаемыхъ выше военныхъ станцій, не въ состояніи превозмочь эту преграду,[41] то врагамъ нашимъ легко, коли не преодолѣть, то обойти, ее, оставляя насъ притомъ еще долѣе въ недоумѣніи на счетъ ихъ намѣреній. Для этого имъ стоитъ только нагрузить войска свои

---

[40] Вотъ уже нѣсколько лѣтъ, какъ цѣлые кавалерійскіе отряды и партіи ремонтныхъ лошадей отправляются изъ Москвы прямо въ С.-Петербургъ, безостановочно, безъ всякихъ неблагопріятныхъ послѣдствій.

[41] Сооруженіе большихъ военныхъ станцій совершенно устранило бы всѣ препятствія къ посадкѣ и перевозкѣ большаго числа войскъ.

на нѣсколькихъ пунктахъ, гдѣ имѣются большія станціи, какъ, на примѣръ, въ Берлинѣ, Штетинѣ, Бреславлѣ и другихъ соединительныхъ пунктахъ сѣти дорогъ Восточной Германіи.

Итакъ, хотя перемѣщеніе, въ массѣ, 50 тысячъ непріятельскаго войска, съ 90 орудіями, и представляетъ нѣкоторыя затрудненія, [42] но тѣмъ не менѣе оно рѣшительно возможно, даже по одной желѣзной дорогѣ, при тѣхъ, легко исполнимыхъ, предварительныхъ, работахъ, о которыхъ упомянуто выше.

Въ этомъ убѣждаетъ составленный нами опытъ порядка слѣдованія потребныхъ для того 124 поѣздовъ (см. Приложеніе букв. В.). Въ немъ поѣзды состоятъ, смотря по надобности, изъ 20, 21, 22 и 23 вагоновъ, или платформъ, съ однимъ паровозомъ. Поѣзды отправляются черезъ полчаса одинъ послѣ другаго, кромѣ 28 поѣзда, который трогается съ мѣста часъ спустя послѣ отъѣзда предыдущаго поѣзда. [43] При такомъ распредѣленіи отправленія, для приведенія въ движеніе всѣхъ поѣздовъ по одному пути, нужно двое сутокъ и 14 часовъ.

Если за тѣмъ предположить, для большей безопасности, самую умѣренную скорость ѣзды, именно 25 верстъ въ часъ, включая сюда и необходимую остановку на станціяхъ, для запа-

---

[42] Насъ смущало, между прочимъ, то обстоятельство, что для перевозки въ такомъ огромномъ размѣрѣ, паровозы и машинисты, бывъ собраны съ разныхъ линій, должны бы слѣдовать съ войсками, и еще отчасти въ ночное время, по дорогѣ, совершенно имъ неизвѣстной, что казалось намъ не безопаснымъ; но свѣдующіе въ этомъ дѣлѣ спеціялисты увѣрили насъ, что опасеніе это, хотя и имѣетъ основаніе, но можетъ быть устранено, во первыхъ: предварительною посылкой машинистовъ съ опытными поѣздами, для ознакомленія съ дорогой, во вторыхъ: придачею имъ, изъ прислуги при паровозахъ, людей, свыкшихся со всѣми особенностями пути, частой по немъ ѣздою.

Предметомъ нашего опасенія было также снабженіе столь большаго числа паровозовъ согрѣтою водою; но тѣ же лица успокоили насъ и на этотъ счетъ, увѣривъ, что получасовой промежутокъ между прибытіями поѣздовъ совершенно достаточенъ для нагрѣтія нужнаго количества воды, а еще болѣе тѣмъ, что тендеры наливаются теплою водою только во время морозовъ, лѣтомъ же въ нихъ накачивается холодная вода.

[43] Причина этой задержки объяснена въ Приложеніи букв. В.

сенія водою и топливомъ, то на проѣздъ 733 верстъ потребуется не болѣе 30 часовъ. Прибавивъ это число къ исчисленнымъ выше двумъ суткамъ и 14 часамъ, оказывается, что для переѣзда всѣхъ 124 поѣздовъ изъ Берлина въ Эйдкунень нужно менѣе четырехъ сутокъ, а именно: трое сутокъ и 20 часовъ.

Выводъ изъ сличенія средствъ передвиженія обѣихъ сторонъ.

Сличивъ этотъ выводъ, безошибочность коего не подлежитъ сомнѣнію, съ вышеприведенными маршрутами для движенія нашихъ войскъ, въ случаѣ перемѣщенія ихъ съ одной части границы на другую, всякимъ военнымъ человѣкомъ, любящимъ Россію, невольно овладѣваетъ чувство безпокойства. Естественно раждается мысль о внезапномъ усиленіи 45-тысячнымъ корпусомъ массы непріятельскихъ войскъ, и безъ того уже, можетъ быть, превосходящей числительностію нашу армію на рѣшительномъ пунктѣ дѣйствій. Во всякомъ случаѣ, одна возможность осуществленія этой мысли заставляетъ желать сколь можно скорѣйшаго прекращенія такого порядка вещей, который, при данныхъ обстоятельствахъ, могъ бы печально отразиться на блескъ нашего оружія и угрожать самой цѣлости Государства.

Вышеприведенный обзоръ границъ указываетъ на способъ устранить неудобства, происходящія отъ невыгоднаго очертанія и протяженія ихъ, посредствомъ желѣзныхъ дорогъ.

Представленный нами выше сего обзоръ нашихъ Европейскихъ границъ, какъ въ частностяхъ, такъ и въ общемъ ихъ объемѣ, подкрѣпленный примѣрными дѣйствіями войскъ для ихъ защиты, если не ошибаемся, достаточно обнаруживаетъ слабую сторону оборонительной нашей системы. Какъ мы уже сказали, слабость ея состоитъ въ чрезмѣрномъ ея протяженіи и въ разобщеніи сѣверной ея части съ южною, болотистымъ бассейномъ рѣки Припяти.

Сугубый недостатокъ этотъ самъ собою указываетъ на необходимость, посредствомъ желѣзныхъ дорогъ, нейтрализировать проистекающія изъ него важныя неудобства, но

не иначе, какъ уничтожая этѣ неудобства только для насъ и сохраняя ихъ въ своей силѣ для непріятеля.

Основное правило, имѣвшееся въ виду при опредѣленіи направленія предлагаемыхъ путей.

Вотъ основное правило, которое служило намъ руководствомъ при опредѣленіи направленій для нашихъ рельсовыхъ путей. Съ ихъ устройствомъ мы имѣли въ виду пріобрѣсти возможность быстро переносить большія массы войскъ съ одного отдѣла нашего пограничнаго пространства на другой, какъ равно подвозить наши резервы или подкрѣпленія изъ внутреннихъ областей къ предѣламъ Государства по всѣмъ направленіямъ, не предоставляя тѣхъ же выгодъ противнику. Для достиженія послѣдняго условія, мы, по возможности, избѣгали проложенія желѣзныхъ дорогъ параллельно границамъ въ мѣстахъ, не прикрытыхъ значительными мѣстными препятствіями.[44]

---

[44] На это возразятъ, можетъ быть, что, при всегдашней возможности заблаговременно увезти, или истребить, вагоны, платформы и проч., непріятель не будетъ имѣть средствъ воспользоваться дорогою, а по тому не предстоитъ и опасности въ проложеніи желѣзныхъ путей, даже и въ выгодныхъ для него направленіяхъ; но, во первыхъ, при нѣкоторыхъ обстоятельствахъ, какъ, на примѣръ, возмущеніи въ краѣ и другихъ, непредвидимыхъ случайностяхъ, своевременное удаленіе, или истребленіе, перевозочныхъ средствъ не всегда можетъ быть удобоисполнимо; во вторыхъ, желѣзныя дороги, даже лишенныя подвижнаго состава, могутъ послужить въ пользу непріятеля, такъ какъ простыя перевозочныя платформы, на ходу, приспособленному къ размѣрамъ нашихъ путей, могутъ быть устроены на мѣстѣ изъ доставленныхъ изъ заграницы главныхъ составныхъ частей, какъ то: колесъ, осей и проч. Кромѣ того, вопреки противнымъ мнѣніямъ, думаемъ, что въ областяхъ западной полосы Имперіи, еще на долгое время будетъ полезнѣе и сообразнѣе съ здравой политикой облегчать и умножать сообщенія съ внутренностію Государства, нежели съ чужими краями, или между самыми этѣми областями. Въ самомъ дѣлѣ, не говоря уже о Литвино-Жмудскомъ краѣ, даже возвращенныя отъ бывшей Польши юго-западныя наши Губерніи, гдѣ масса народонаселенія чисто Русская, не могутъ, однако жь, почитаться страною, безусловно преданною Россіи, пока тамъ большинство крупныхъ поземельныхъ владѣльцевъ будетъ состоять изъ дворянъ Польскаго происхожденія, или изъ ополяченныхъ древне-Русскихъ дворянскихъ родовъ, имѣющихъ подъ рукою, всегда готовую къ измѣнѣ и мятежу, не-

Соображаясь съ выраженнымъ предъ симъ основнымъ правиломъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, стараясь согласить военныя требованія съ видами экономическими, на сколько намъ казалось это возможнымъ безъ пожертвованія первыми, мы полагали бы наиболѣе соотвѣтствующимъ тѣмъ и другимъ, образовать четыре, связывающіеся между собою, района рельсовыхъ путей, изъ коихъ три: Сѣверный, Средній и Южный, на пространствѣ, лежащемъ на западъ отъ черты, проведенной изъ Петербурга, чрезъ Москву и Орелъ, къ Грушевскимъ каменноугольнымъ копямъ близъ Новочеркаска, и четвертый, Восточный, на востокъ отъ сей черты, по направленію къ Волгѣ. Районы эти составились бы изъ нижеслѣдующихъ желѣзныхъ дорогъ:

Число верстъ.[45]

	Дороги.	
	Существующія.	Вновь предполагаемыя.
А. Сѣверный районъ.		
1. Изъ Москвы въ С.-Петербургъ, Николаевская желѣзная дорога	604	—
2. Часть С.-Петербурго-Варшавской дороги, отъ С.-Петербурга до Гродна. . .	806	—
3. Отъ Динабурга до Риги.	204 1/4	—

неисправимую мелкую шляхту. Принятыя въ послѣднее время Правительствомъ, важныя законодательныя и административныя, мѣры противодѣйствія этой язвѣ, можетъ быть, со временемъ принесутъ добрые плоды; но, не взирая даже на обязательный выкупъ крестьянскихъ земель, было бы ошибочно полагать, что всѣ эти мѣры изторгнутъ совершенно крестьянъ изъ подъ нравственнаго гнета бывшихъ ихъ помѣщиковъ. Не смотря на утрату прежней своей власти, можетъ быть, даже въ слѣдствіе этой утраты, легко можетъ статься, что озлобленное Польское дворянство, сохранившее еще большую часть своихъ маетностей, будетъ постоянно жертвовать частію приносимыхъ ими доходовъ, чтобы поддержать господство свое надъ крестьянами, хотя, конечно, въ измѣненной формѣ, но уже на вѣрное не въ пользу Россіи и ея Правительства.

[45] Протяженіе вновь проектированныхъ дорогъ показано приблизительно круглымъ числомъ верстъ, по измѣренію по картѣ, въ прямыхъ линіяхъ между пунктами, чрезъ которые предполагается вести означенныя дороги.

	Число верстъ. ДОРОГИ.	
	Существующія.	Вновь предполагаемыя.
4. Отъ Динабурга, на Полоцкъ и Витебскъ, въ Оршу.[46]	—	320
5. Отъ станціи Ландваровой (на С.-Петербурго-Варшавской дорогѣ), на Ковно, въ Верболово.	158	—
6. Отъ С.-Петербурга, чрезъ Нарву, въ Ревель	—	320
Б. Средній районъ.		
1. Отъ Москвы, на Калугу, Брянскъ и Черниговъ, въ Кіевъ.[47]	—	700
2. Отъ Брянска въ Орелъ	—	110
3. Отъ Брянска, на Рославль, въ Оршу.	—	280
4. Отъ Орши, на Минскъ, Городище, Слонимъ и Пружаны, въ Брестъ Литовскъ	—	500
5. Часть С.-Петербурго-Варшавской дороги, отъ Гродна до Праги (подъ Варшавой).	240	—

[46] Часть этой дороги отъ Динабурга до Витебска уже строится.

[47] Вмѣсто этой дороги, равно какъ дороги, значущейся ниже сего въ Южномъ районѣ, подъ N 1, во время составленія настоящей записки, послѣдовало Высочайшее соизволеніе на постройку дорогъ: изъ Москвы на Тулу и Орелъ, и изъ Харькова въ Балту. Оба эти направленія не сходны съ нашими; послѣднее же, тѣмъ болѣе, что оно отклоняется отъ основной нашей мысли на счетъ проложенія поперечныхъ желѣзныхъ путей въ Задніѣпровскомъ краѣ. Не смотря на это обстоятельство, мы оставили безъ измѣненія проектированную нами сѣть, дабы подвергнуть ее суду военныхъ людей въ томъ видѣ, который намъ кажется наиболѣе соотвѣтствующимъ нашему предмету. Но къ сему прибавимъ, что если строющаяся вновь Тульская дорога будетъ изъ Орла направлена прямо въ Кіевъ, черезъ Шостенскій пороховой заводъ, то, какъ отъ Орла до Брянска не болѣе 110 верстъ, измѣненіе это противъ нашего предположенія не составитъ большой разницы. Въ такомъ случаѣ важное значеніе, принадлежащее, по нашему проекту, городу Брянску, какъ центральному соединительному пункту всѣхъ районовъ желѣзныхъ путей Государства, будетъ относиться къ Орлу.

	Число верстъ.	
	ДОРОГИ.	
	Существующія.	Вновь предполагаемыя.
6. Отъ Орши, на Могилевъ и Гомель, въ Черниговъ.	—	320
7. Отъ Кіева, на Житомиръ и Новградъ Волынскъ, въ Колки	—	360
8. Отъ Колокъ, на Пинскъ, въ Городище.	—	240
9. Отъ Житомира, на Бердичевъ и Летичевъ, въ Каменецъ Подольскъ . .	—	240
В. Южный районъ.		
1. Отъ Кіева, на Переяславъ, Черкасы, Новомиргородъ, Ольвіополь, Вознесенскъ и Березовку, въ Одессу . .	—	
2. Отъ Ольвіополя, на Балту, до Днѣстра (между Рашковымъ и Рыбницей). .	—	500
3. Отъ Одессы до Парканъ (противъ Бендеръ), и оттуда въ Кишиневъ . . .	95	130
4. Отъ Вознесенска, на Николаевъ и Бериславъ, въ Петровку.	—	50
5. Отъ Черкасъ, на Кременчугъ, мимо Екатеринослава, на Александровскъ, Михайловку, Петровку, чрезъ Сиваш, на Бакшай, Симферополь и Бахчисарай, въ Севастополь . . .	—	285
6. Отъ Бакшая, на Карасубазаръ, въ Ѳеодосію.	—	680
7. Отъ Михайловки, на Кириловку, Коньковъ и Троицкое, въ Новочеркаскъ.	—	90
		340
Г. Восточный районъ.		
1. Отъ Москвы, чрезъ Владиміръ, въ Нижній Новгородъ.	410	—
2. Отъ Москвы, чрезъ Коломну, въ Рязань	185	—
3. Отъ Орла, на Елецъ и Тамбовъ, въ Саратовъ	—	650
Всего. . . .	2,702¼	6,095

Обзоръ различныхъ частей сѣти.

Взглянемъ теперь, съ военной точки зрѣнія, на свойства каждой изъ дорогъ предлагаемой нами сѣти и на взаимную ихъ связь. [48]

Значеніе Брянска.

1. Главный узелъ всей сѣти — это городъ Брянскъ, гдѣ соединяются дороги изъ Орши и изъ Кіева. Если бы нашему проекту суждено было осуществиться, то пунктъ этотъ получилъ бы огромное значеніе, въ случаѣ войны въ предѣлахъ Россіи. Къ нему стекались бы извнутри Имперіи всѣ наши подвижныя силы, военные запасы и проч., для дальнѣйшаго ихъ направленія, по обстоятельствамъ, въ ту, или другую, сторону театра дѣйствій, съ одинаковымъ удобствомъ.

С.-Петербургско-Варшавская дорога, отъ Вильны до Праги.

2. Въ странѣ на сѣверъ отъ Полѣсья, С.-Петербургско-Варшавская дорога, отъ Праги до Вильны, пролегая въ направленіи параллельномъ границѣ Восточной Пруссіи, представляетъ ту выгоду, что даетъ средство къ скорымъ передвиженіямъ вдоль фронта, обращеннаго къ этой границѣ, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, она имѣетъ и ту невыгоду, что, въ случаѣ отступленія арміи, она отклоняла бы ее отъ верхняго Днѣпра, естественнаго ея базиса.

Дорога изъ Орши въ Брестъ.

3. Для восполненія этого недостатка, мы признали необходимымъ проведеніе дороги изъ Орши, на Минскъ, въ Брестъ Литовскъ. Посредствомъ этой важной линіи средняя часть Литвы, вѣроятнѣйшее поле дѣйствій нашей арміи, въ случаѣ непріятельскаго вторженія съ Запада, сообщалась бы со всѣми внутренними частями Государства, путемъ, пролегающимъ за самымъ центромъ нашего стратегическаго фронта и главныхъ нашихъ оборонительныхъ линій на этомъ театрѣ, [49] и, слѣдовательно, ну-

---

[48] Смотри Карту, приложенную къ настоящей запискѣ.

[49] Важнѣйшую изъ этихъ линій представляетъ рѣка Щара, совмѣстно съ

темъ наименѣе подверженнымъ быть перехваченымъ непріятелемъ. Кромѣ того, направленіе это даетъ возможность дѣйствовать во флангъ и тылъ непріятеля, который бы наступалъ изъ Царства Польскаго по одному изъ главныхъ путей, ведущихъ на Гродно и Вильну, или на Бобруйскъ. Въ случаѣ отступленія нашихъ войскъ къ Березинѣ и Днѣпру, менѣе чѣмъ гдѣ либо предстояло бы затрудненій къ отправленію въ тылъ арміи всего подвижнаго состава этой дороги, дабы непріятель не могъ воспользоваться имъ на временно составляемыхъ нами участкахъ оной. По вышеизложеннымъ причинамъ, опущеніе этой дороги въ проектѣ Главнаго Управленія Путей Сообщенія намъ кажется важнымъ пропускомъ.

Дорога изъ Динабурга, на Витебскъ, въ Оршу.

4. Дорога изъ Динабурга, чрезъ Витебскъ, въ Оршу, связывая между собою предыдущіе два пути поперечнымъ сообщеніемъ, на большей части протяженія своего прикрытымъ Двиною, обезпечиваетъ взаимную поддержку войскъ, дѣйствующихъ по обоимъ симъ путямъ.

Часть С.-Петербургско-Варшавской дороги, между Вильной и Псковомъ, и дорога изъ Динабурга въ Ригу.

5. Часть С.-Петербургско-Варшавской дороги, заключающаяся между Вильной и Псковомъ, совмѣстно съ дорогою изъ Динабурга въ Ригу, могутъ принести большую пользу, въ случаѣ высадки непріятеля на берегахъ Курляндіи и Лифляндіи. Проведеніе же желѣзной дороги изъ Риги, чрезъ Митаву, въ Либаву, значущееся въ программѣ Управленія Путей Сообщенія, можетъ, безъ сомнѣнія, быть выгоднымъ въ экономическихъ видахъ, но для цѣлей военныхъ это — лишняя роскошь.

Огинскимъ каналомъ покрывающая все пространство между рѣкою Ясельдой, впадающей въ Припять, и Нѣманомъ. Непроходимыя болота, среди коихъ течетъ Щара, дѣлаютъ берега ея неприступными на всемъ ея протяженіи, исключая Слонимъ, гдѣ соединяются дороги со всѣхъ сторонъ края.

Дорога изъ Петербурга въ Ревель.

6. Наконецъ береговая дорога изъ Петербурга, на Нарву, въ Ревель, по мнѣнію нашему, была бы полезна, какъ мѣра, могущая предотвратить попытку къ высадкѣ на эту часть береговъ Финскаго залива.

Дороги изъ Кіева на Житомиръ и оттуда въ Колки и Каменецъ Подольскъ.

7. На югъ отъ Полѣсья, дорога изъ Кіева въ Житомиръ, и оттуда въ Колки и въ Каменецъ Подольскъ, охватываетъ, своими двумя вѣтвями, Австрійскую границу, отъ Луцка до Жванца, угрожая съ этѣхъ двухъ сторонъ вторженіемъ въ Галицію и представляя возможность защищать съ фронта, или съ фланга, всѣ пути, ведущіе оттуда на Волынь и Подоль.

Дорога изъ Колокъ, черезъ Пинскъ, въ Городище.

8. Продолженіе верхней или Волынской вѣтви предыдущей дороги, отъ Колокъ, чрезъ Пинскъ, въ Городище, образуетъ за Днѣпромъ поперечное сообщеніе между Литовскимъ и Кіево-Волынскимъ отдѣлами Западной полосы Государства. Важное сообщеніе это черезъ страну, нынѣ едва проходимую, устранитъ ту медленность въ передвиженіи войскъ съ одного изъ названныхъ отдѣловъ на другой, которую мы видѣли изъ вышеприведенныхъ нами маршрутовъ. Отсутствіе этого пути, или ему подобнаго, въ проектѣ Управленія Путей Сообщенія составляетъ также, по нашему мнѣнію, капитальный недостатокъ.[50]

Дорога изъ Орши въ Кіевъ.

9. Дорога изъ Орши, на Гомель и Черниговъ, въ Кіевъ, прикрытая Днѣпромъ, являетъ другое второлинейное, попереч-

---

[50] Въ нашемъ предположеніи, путь этотъ достаточно прикрытъ съ запада болотистою мѣстностію, прорѣзываемою притоками верхней Припяти и рѣкою Щарою. Для предохраненія же его со стороны Луцка, было бы весьма полезно имѣть хорошо укрѣпленный пунктъ на рѣкѣ Стыри, около того мѣста, гдѣ, при покойномъ Императорѣ Николаѣ, предполагалось построить крѣпость Михайлгородъ (между Луцкомъ и Рожищемъ) — проектъ, который, къ сожалѣнію, въ послѣдствіи былъ оставленъ.

ное сообщеніе между вышепомянутыми отдѣлами, могущее, въ случаѣ неудачъ на передовой линіи, принести огромную пользу.

Дорога изъ Кіева, на Черкасы и Ольвіополь, въ Одессу, Николаевъ и къ среднему Днѣстру.

10. На крайнемъ юго-западѣ дорога изъ Кіева, на Черкасы и Новомиргородъ, въ Одессу, отдѣляя отъ себя вѣтви: изъ Ольвіополя, черезъ Балту, къ среднему Днѣстру, и изъ Вознесенска въ Николаевъ, обезпечиваетъ скорое сообщеніе Кіева, и чрезъ него самой Москвы, съ средней Бессарабіей и Задднѣпровской частію Черноморскаго побережья.

Примыкая въ трехъ мѣстахъ къ долинѣ Днѣстра, пути: изъ Житомира въ Каменецъ Подольскъ, изъ Ольвіополя на Балту и далѣе, и изъ Одессы въ Кишиневъ, служатъ какъ бы отвѣтомъ на продолженіе Австрійцами Галиційской дороги отъ Львова на Тарнополь и Черновцы,[51] для соединенія съ проектированной Молдавской дорогой, отъ границъ Буковины, черезъ Яссы, въ Галацъ.

Дорога изъ Одессы, на Вознесенскъ, Николаевъ и Петровку, до Сиваша.

11. Дорога отъ Одессы, черезъ Вознесенскъ, Николаевъ, Берславъ и Петровку, облегчитъ оборону всего береговаго пространства отъ устья Днѣстра до Перекопскаго перешейка и уменьшитъ число потребныхъ для сего войскъ.

Крымская дорога.

12. Крымская линія изъ Москвы въ Севастополь и Өеодосію, въ нашемъ предположеніи, описываетъ дугу отъ Москвы, черезъ Кіевъ, на Екатеринославъ, что удлиняетъ разстояніе между Москвою и Севастополемъ почти на 300 верстъ противъ прямаго направленія на Тулу и Орелъ, но за то у насъ одна дорога служитъ для сообщенія Москвы съ Крымомъ

---

[51] Работы по продолженію этой дороги частію уже окончены, частію еще производятся.

и съ Кіевомъ, и, сверхъ того, одна часть той же дороги (отъ Москвы до Брянска) входитъ въ составъ Брестъ-Литовской дороги, а другая часть (между Кіевомъ и Черниговомъ) въ составъ поперечнаго пути изъ Кіева въ Оршу.

При всемъ томъ, 50 тысячный корпусъ будетъ въ состояніи прибыть изъ Москвы, Витебска, Минска, или Бреста, въ Севастополь, или Ѳеодосію, въ теченіе 6 сутокъ, а изъ Кіева, или Одессы, въ 5 сутокъ. [52]

Дорога изъ Михайловки въ Новочеркаскъ.

13. Отдѣляющаяся отъ Крымской линіи въ Михайловкѣ дорога на Новочеркаскъ, обезпечивая защиту сѣверныхъ береговъ Азовскаго моря, дополняетъ систему обороны всей нашей приморской границы на югѣ, удовлетворяя, вмѣстѣ съ тѣмъ, условію Главнаго Управленія Путей Сообщенія, учредить сообщенія съ каменноугольными копями Донецкаго бассейна. Независимо отъ помянутыхъ выгодъ, дорога эта, совмѣстно съ путями изъ Михайловки на Кіевъ и изъ Петровки на Николаевъ, значительно сократитъ время, нужное для прибытія съ Дона къ

---

[52] Въ нашей журналистикѣ и, что не мало удивило насъ, даже въ нѣкоторыхъ изъ замѣчательнѣйшихъ и справедливо уважаемыхъ ея органовъ, оспаривалась польза рельсоваго сообщенія Москвы съ Крымомъ и высказывалось предпочтеніе прямому соединенію столицы съ нижнимъ Днѣстромъ и Одессою. Такое мнѣніе для насъ непостижимо. Мы вполнѣ сознаемъ важность сближенія съ южной Бессарабіей, но оно отнюдь не должно исключать прямаго сообщенія сердца Россіи съ Крымскимъ полуостровомъ. Намъ говорятъ, что обстоятельства, породившія и сопровождавшія послѣднюю Восточную войну, не могутъ повториться. Мы рѣшительно не понимаемъ, на чемъ основана такая увѣренность. Если послѣдняя война имѣла для союзниковъ цѣлію истребленіе нашего Черноморскаго флота, то кто поручится, что въ другой разъ они не будутъ имѣть въ предметѣ лишить насъ возможности когда либо возстановить этотъ флотъ, отнятіемъ у насъ самаго Крыма? Мы думаемъ, что этого можно будетъ перестать опасаться тогда лишь, когда физическая невозможность успѣха въ подобномъ предпріятіи сдѣлается ясною для всей Европы, т. е., когда, благодаря желѣзнымъ дорогамъ, исчезнетъ, такъ сказать, огромное пустынное пространство, отдѣляющее Таврическій полуостровъ отъ средоточія Русской земли.

арміямъ нашимъ за Днѣпръ, храбрыхъ Донцевъ, этѣхъ неизмѣнныхъ спутниковъ нашихъ на полѣ чести и недремлющихъ оберегателей войсковыхъ нашихъ становъ.

Кавказская дорога.

Хотя оборона Кавказа не входитъ въ программу настоящаго труда, однако, упомянемъ мимоходомъ о показанной на нашей картѣ дорогѣ изъ Новочеркаска въ Ставрополь. Дорога эта, продолженная до Екатеринограда, имѣла бы ту важность, что она дозволила бы намъ, послѣ нынѣ счастливо совершившагося покоренія горскихъ племенъ, вывесть изъ тамошняго края большую часть нашихъ войскъ, оставивъ лишь изъ нихъ, по обѣ стороны Кавказскаго хребта, не болѣе того числа, какое находилось тамъ во времена Ермоловскія, при чемъ сохранилась бы возможность, въ случаѣ надобности, усиливать это число безъ потери времени.

Дороги Восточнаго района.

Объяснивъ значеніе дорогъ начертанной нами сѣти, ведущихъ изъ внутри Государства къ западной и южной нашимъ границамъ, намъ остается прибавить къ этому, что дороги Восточнаго района этой сѣти, какъ существующія уже: изъ Москвы въ Нижній и въ Рязань, такъ и предполагаемая изъ Орла, черезъ Тамбовъ, въ Сарагосъ, представляютъ выгоды лишь въ военно-хозяйственномъ и логистическомъ отношеніяхъ, доставляя Правительству возможность, во время мира, удобно расквартировать войска въ плодородныхъ Замосковныхъ Губерніяхъ, съ значительнымъ сокращеніемъ издержекъ на ихъ содержаніе и безъ опасенія быть взятымъ въ расплохъ на пограничной съ Европою полосѣ Государства. При существованіи поименованныхъ путей, опасеніе это еще болѣе уменьшится, когда Задвинскій и Заднѣпровскій края наши наконецъ будутъ дѣйствительно слиты въ одно нравственное цѣлое съ остальной частію Россіи, какъ этого надлежитъ ожидать, послѣ столь горькихъ опытовъ вреда, причиненнаго, терпѣвшимися досель тамъ, началами разъединенія съ общимъ Отечествомъ.

Общій обзоръ сѣти.

Заключимъ этотъ обзоръ послѣднимъ общимъ взглядомъ на нашу сѣть.

Приложенная къ сей запискѣ карта ясно показываетъ, что послѣ, заявленнаго уже нами выше, значенія города Брянска, какъ узла, связующаго восточную часть Россіи съ западною, надлежитъ отнести къ пунктамъ первостепенной важности города Оршу и Кіевъ. Изъ этѣхъ двухъ пунктовъ, при посредствѣ Динабурга, выдвигаются за Днѣпръ и Двину, по обѣ стороны Полѣсья, рельсовыя вѣтви, достигающія западной окраины Государства въ осьми мѣстахъ, а именно: въ Ковнѣ, Гроднѣ, Бѣлостокѣ, Брестѣ, Колкахъ (близъ Луцка), Каменецъ Подольскѣ, на Среднемъ Днѣстрѣ (между Рашковымъ и Рыбницей) и Кишиневѣ.

При этомъ, какъ мы видѣли, продольные пути этѣ соединены двумя, хорошо прикрытыми отъ непріятеля, путями, изъ коихъ одинъ, проходящій чрезъ Полѣсье, замѣняетъ отсутствіе прямаго сообщенія Литвы съ Волынью, другой пролегаетъ вдоль внутренняго берега Двины и Днѣпра, отъ Риги до Севастополя и Ѳеодосіи.

Кромѣ того, Кіевъ, чрезъ Вознесенскъ и Екатеринославъ, связывается, по сю и по ту сторону Днѣпра, съ береговою линіей изъ Одессы въ Новочеркаскъ, а Орша, посредствомъ Динабурга и Пскова, сообщается съ Ригой, Петербургомъ и Финскимъ заливомъ.

Такимъ образомъ, соединеніе, предъ начатіемъ войны, сильныхъ резервовъ въ Оршѣ и Кіевѣ вполнѣ обезпечитъ оборону Имперіи, доставивъ возможность къ своевременному усиленію, по мѣрѣ надобности, различныхъ отдѣловъ нашей арміи на всемъ пространствѣ отъ устьевъ Невы до Вислы, Днѣстра и южной оконечности Крыма.

Но, для достиженія вполнѣ этой цѣли, необходимо было бы устроить большія военныя станціи, въ нижеслѣдующихъ 25 пунктахъ: Брянскъ, Орша, Витебскъ, Динабургъ, Вильна, Ковно, Гродно, Бѣлостокъ, Брестъ, Городище, Кіевъ,

Житомиръ, Колки, Каменецъ Подольскъ, Черкасы, Ольвіополь, Кишиневъ. Одесса, Вознесенскъ, Николаевъ, Петровка, Симферополь, Карасубазаръ, на лѣвомъ берегу Дѣпра, на высотѣ Рогачева, и въ пунктѣ, гдѣ дорога изъ Балты примкнетъ къ Днѣстру.

Мы сочли нужнымъ отдать нашимъ читателямъ этотъ отчетъ въ военномъ значеніи, которое, по нашимъ понятіямъ, принадлежитъ предлагаемой нами сѣти дорогъ, для избѣжанія упрека въ голословной ссылкѣ на стратегію, такъ часто употребляемой въ преніяхъ о желѣзныхъ дорогахъ.

Недостатки предлагаемой сѣти въ видахъ экономическихъ.

Въ видахъ экономическихъ сѣть наша оставляетъ желать многаго: вся плодородная страна, заключающаяся между Кіевомъ, Курскомъ, Воронежемъ и Харьковомъ, остается безъ рельсовыхъ путей, которые связали бы эту пространную житницу Россіи съ Москвой и югомъ, но, повторяемъ, главное наше вниманіе, по чувству самохраненія, должно быть, прежде всего, обращено къ цѣли, господствующей надъ всѣми прочими, т. е., къ обезпеченію обороны Государства.

Въ этомъ послѣднемъ отношеніи, какъ намъ кажется, проектированная нами сѣть не представляетъ ничего лишняго, что могло бы быть исключено изъ нея, безъ пренебреженія существенными стратегическими выгодами, изложенными при обзорѣ составныхъ ея частей.

Протяженіе предлагаемыхъ къ сооруженію дорогъ.

Не смотря на то, протяженіе всѣхъ проектированныхъ нами дорогъ составляетъ 6,095 верстъ, — цифра, ужасающая съ перваго взгляда,[53] хотя, конечно, всѣ предположенныя линіи будутъ строиться не вдругъ.

---

[53] Число это покажется не столь страшнымъ, когда сравнимъ его съ дорогами Германіи (со включеніемъ всей Австрійской Монархіи), протяженіе ко-

Послѣдовательный порядокъ ихъ постройки.

При этомъ возникаетъ важный вопросъ о порядкѣ, въ которомъ должно производиться сооруженіе различныхъ линій. Предлагаемъ на судъ читателей разрѣшеніе этого вопроса.

Мы раздѣлили всѣ вновь предполагаемыя дороги, смотря по степени ихъ важности въ нашихъ глазахъ, на шесть разрядовъ, изъ коихъ въ каждомъ разрядѣ всѣ, отнесенные къ нему, пути должны строиться одновременно, слѣдуя при томъ, относительно разрядовъ, тому порядку, въ коемъ они занумерованы.

Разряды въ частности состоятъ изъ участковъ, заключающихъ въ себѣ слѣдующее число верстъ:

1-й	разрядъ	2025 верстъ.
2-й	»	1200 »
3-й	»	950 »
4-й	»	640 »
5-й	»	630 »
6-й	»	650 »

На картѣ, приложенной къ сей запискѣ, всѣ вновь проектированныя дороги обозначены, выставленными вдоль оныхъ, цифрами того разряда, къ которому мы ихъ причислили.

По неравенству протяженія путей въ разрядахъ, періодъ времени, потребный на ихъ сооруженіе, и срокъ окончанія ихъ будутъ различны. Такимъ образомъ, предположивъ, что ежегодно будетъ строиться по 400 верстъ, разряды будутъ окончены, послѣ приступленія къ работамъ перваго разряда,

1-й	разрядъ	черезъ	5 лѣтъ.
2-й	»	»	8 »
3-й	»	»	11 »
4-й	»	»	13 »
5-й	»	»	15 »
6-й	»	»	17 »

ихъ въ 1853 году составляло въ сложности 7,036 верстъ. Съ тѣхъ поръ число это значительно возвысилось, не взирая на отторженіе Ломбардіи отъ Австріи

Дорога же отъ Москвы, черезъ Брянскъ, до Кіева, могла бы быть, по этому разсчету, окончена черезъ два года.

Оправданіе проведенія нѣкоторой части предлагаемыхъ дорогъ по степнымъ мѣстамъ.

Въ нашемъ проектѣ нѣкоторые пути предполагается, на значительномъ пространствѣ, вести по степнымъ мѣстамъ, по чему намъ остается еще отвѣчать на мнѣніе, не разъ высказанное противъ сего въ нашей повременной печати, что, будто бы, на этѣхъ малозаселенныхъ пространствахъ, дорога не будетъ приносить ни какого дохода. Отвѣтъ нашъ состоитъ въ слѣдующемъ:

1. Не говоря уже о Соединенныхъ Штатахъ сѣверной Америки, гдѣ, какъ всѣмъ извѣстно, не рѣдко проводятся желѣзныя дороги по пустынямъ, вѣроятно, не безъ пользы для строителей, ибо, безъ того, подобные примѣры не повторялись бы такъ часто, стоитъ только замѣтить, что дороги, которыя мы предполагаемъ вести черезъ Таврическую и Екатеринославскую Губерніи, приводятъ въ Крымъ и въ Грушевку; слѣдовательно, кромѣ всякихъ другихъ произведеній Таврическаго полуострова и товаровъ Русскихъ и заграничныхъ, стекающихся въ Севастополь, Ѳеодосію и порты Азовскаго моря, Крымская соль и превосходный антрацитъ Донецкихъ копей составляютъ для товарныхъ поѣздовъ предметъ постоянной перевозки, обѣщающій вѣрную прибыль. Что касается пассажировъ, то, конечно, можно бы было опасаться въ нихъ недостатка, если бы помянутыя дороги пролегали исключительно чрезъ степныя Губерніи; но такъ какъ онѣ составятъ часть дороги, ведущей изъ Москвы въ Крымъ, то по нимъ будутъ обращаться пассажиры и товары изъ С.-Петербурга, Твери, Москвы, Калуги, Малороссіи; ибо линія эта будетъ служить, если не единственною, то одною изъ главныхъ артерій между обоими столицами и морями Чернымъ и Азовскимъ.

2. Хотя, конечно, не должно упускать изъ вида возможно большей прибыли отъ желѣзныхъ дорогъ, но, еще разъ, когда идетъ рѣчь объ обезопасеніи Государства, меркантильные уваженія и разсчеты должны быть отодвинуты на второй планъ.

Всѣ Правительства издерживаютъ огромныя суммы на содержаніе постоянной арміи, флотовъ, крѣпостей, шоссейныхъ дорогъ, каналовъ и проч. По чему жъ желѣзныя дороги, имѣющія двоякую цѣль: промышленную [54] и военную, не должны относиться къ предметамъ Государственныхъ расходовъ, а напротивъ приносить доходъ?

Не будучи довольно свѣдущи въ многосложной наукѣ Государственнаго хозяйства, мы не беремъ на себя рѣшить, какими финансовыми мѣрами было бы выгоднѣе достигнуть до полнаго осуществленія нашего проекта, хотя бы то въ теченіе 17 лѣтъ. Позволимъ лишь себѣ замѣтить, что, сколь ни затруднительно положеніе нашихъ финансовъ, изображенное въ общей Государственной росписи доходовъ и расходовъ на 1863 годъ, начатыя работы по постройкѣ дороги изъ Москвы на Тулу свѣдѣтельствуютъ, что оно не воспрепятствовало бы, вмѣсто этого предпріятія, безотлагательно приступить къ другому, по нашему мнѣнію, болѣе выгодному, исполненіе коего имѣло бы огромное вліяніе на развитіе производительныхъ силъ Россіи, на ея неприкосновенность, могущество, спокойствіе и славу!

С. Бутурлинъ.

Генваръ 1863 года

---

[54] Въ какомъ бы направленіи пути эти ни были проведены, во всякомъ случаѣ промышленность извлечетъ изъ нихъ большія, или меньшія, выгоды.

ПРИЛОЖЕНІЕ А.

ЧИСЛИТЕЛЬНАЯ ВѢДОМОСТЬ

ЧАСТЕЙ ВОЙСКЪ РАЗЛИЧНЫХЪ ОРУЖІЙ, ПОРОЗНЬ И ВЪ СОСТАВѢ, ДѢЙСТВУЮЩАГО КОРПУСА ВЪ 50 ТЫСЯЧЪ СТРОЕВЫХЪ,

съ артиллеріей, лошадьми и обозами, по военному времени,

ИЗВЛЕЧЕННАЯ ИЗЪ СБОРНИКА ШТАТОВЪ ВОЕННО-СУХОПУТНАГО ВѢДОМСТВА И ИЗЪ ПРИКАЗА ВОЕННАГО МИНИСТРА, ОТЪ 9 МАРТА, 1864 ГОДА, ЗА № 76-МЪ, СО ВКЛЮЧЕНІЕМЪ ОФИЦЕРСКАГО ОБОЗА,

ИСЧИСЛЕННАГО ВЪ ВИДАХЪ УПОТРЕБЛЕНІЯ НАЙМЕНЬШАГО КОЛИЧЕСТВА ПЕРЕВОЗОЧНЫХЪ СРЕДСТВЪ НА ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

КОРПУСНЫЙ ШТАБЪ,

примѣняясь къ составу штабовъ прежнихъ нашихъ армейскихъ корпусовъ, предполагается въ нижеслѣдующемъ числѣ людей, лошадей и обоза:

	Людей.							Лошадей.			Ящиковъ и повозокъ.
	Строевыхъ.			Нестроевыхъ.							
	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Всѣхъ.	Класн. чиновъ.	Нижнихъ чиновъ.	Всѣхъ.	Всего всѣхъ.	Строевыхъ.	Подъемныхъ	Всѣхъ.	
Генераловъ, Штабъ и Оберъ-Офицеровъ	16		22								
Топографовъ	—	6									
Классныхъ чиновниковъ	—	—	—	5							
Нестроевыхъ нижнихъ чиновъ и деньщиковъ	—	—	—	—	56	74	96				
Людей, принадлежащихъ къ Офицерскому обозу (по изложенному въ изъясненіяхъ къ настоящей вѣдомости разсчету, съ добавленіемъ корпусному командиру, сверхъ присвоенной всѣмъ Генераламъ коляски, одной трехконной брички	—	—	—	—	13						
Лошадей, Топографскихъ 6, верховыхъ Офицерскихъ 32		—	—	—	—	—	—	38		104	
» подъемныхъ, казенныхъ 30, Офицерскихъ 36	—	—	—	—	—	—	—	—	66		
Повозокъ и ящиковъ, казенныхъ 9	—		—	—	—	—	—	—	—	—	22
» Офицерскихъ » 13											

Для перевозки Корпуснаго Штаба въ такомъ составѣ по желѣзной дорогѣ потребно:

Для Офицеровъ, топографовъ и писарей 2 вагона Для лошадей и прислуги 13 конюшенныхъ вагоновъ Для повозокъ и ящиковъ 6 платформъ.	всего вагоновъ 21, т. е., 1 поѣздъ.

ИМЕНОВАНІЕ ВОЙСКЪ.	Людей.					Лошадей.				Ящиковъ и повозокъ.	Орудій.	Зарядныхъ ящиковъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
	Строевыхъ.		Нестроевыхъ.		Всего всѣхъ.	Строевыхъ.	Артиллерійск.	Подъемныхъ.	Всего.				
	Офицеровъ.	Всѣхъ.	Чиновниковъ.	Всѣхъ.									
1-й и 3-й въ дивизіи, пѣхотный полкъ, въ 3 батал. по 900 рядов.	79	3227	6	261	3488	10	—	219	229	70	—	—	
2-й и 4-й въ дивизіи, пѣхотный полкъ, въ 3 батал. по 900 рядов.	79	3179	6	261	3440	10	—	219	229	70	—	—	
Стрѣлковый баталіонъ, при 900 рядовыхъ.	25	1034	3	105	1139	3	—	78	81	26	—	—	
Саперный баталіонъ, при 900 рядовыхъ.	23	1096	3	134	1230	3	45	67	115	33	—	—	
Кавалерійскій полкъ, въ 4 эскадр., по 16-ти рядовъ во взводѣ и по 16-ти Унтеръ-Офицеровъ въ эскадронѣ	36	637	5	145	782	637	—	92	729	28	—	—	
Пѣшая батарейная батарея.	7	286	—	45	331	16	180	23	219	14	8	24	
» облегченная батарея	7	272	—	45	317	16	176	23	215	13	8	24	
» нарѣзная легкая батарея.	7	223	—	44	267	16	126	23	165	13	8	16	
Конно-облегченная батарея	7	332	—	50	382	159	179	23	361	13	8	24	
Пѣхотная дивизія, изъ 4 полковъ съ 1 стрѣлковымъ баталіономъ.	344	13,846	27	1149	14,995	43	—	934	997	306	—	—	
Дивизіонный штабъ	6	7	4	30	43	13	—	31	44	9	—	—	
Всего въ дивизіи со штабомъ.	347	13,853	31	1183	15,038	56	—	985	1041	315	—	—	
Кавалерійская дивизія, изъ 6-ти полковъ	216	3822	30	870	4692	3822	—	552	4374	168	—	—	
Дивизіонный штабъ.	7	7	3	41	48	14	—	34	48	10	—	—	
Всего въ дивизіи со штабомъ.	223	3829	33	911	4740	3836	—	586	4422	178	—	—	
Управленіе Начальника корпусной артиллеріи	4	4	1	22	26	8	—	15	23	6	—	—	
Пѣшая артиллерійская бригада (1 батарейная батарея, 1 облегченная, 1 нарѣзная легкая, всего 3 батареи) съ бригаднымъ штабомъ	25	786	3	155	941	57	482	81[1]	620	46	24	64	
Конно-артиллерійская бригада (изъ 2-хъ облегченныхъ батарей) съ бригаднымъ штабомъ.	17	668	4	122	790	325	358	58[2]	741	30	16	48	
Въ корпусѣ, состоящемъ изъ 3-хъ пѣхотныхъ дивизій, 1 кавалерійской, сапернаго баталіона, 3-хъ пѣшихъ артиллерійскихъ и одной конно-артиллерійской бригадъ (всего 40 баталіоновъ, 24 эскадрона, 11 батарей, при 88 орудіяхъ)	1383	49,514	143	5209	54,723	4511	1849	3925	10,285	1330	88	240	
В т о ч и с л о:													
Пѣхоты, 36 баталіоновъ и 3 баталіона стрѣлковыхъ.	1041	41,559	93	3355	45,111	168	—	2955	3123	945	—	—	
Саперовъ 1 баталіонъ.	23	1096	3	134	1230	3	45	67	115	33	—	—	
Кавалеріи 24 эскадрона.	223	3829	33	911	4740	3836	—	586	4422	178	—	—	
Артиллеріи. (пѣшей, 9 батарей (съ чинами управленія начальника артиллеріи).	79	2362	10	487	2849	179	1446	259	1884	144	72	192	
Артиллеріи. (конной, 2 батареи	17	668	4	122	790	325	358	58	741	30	16	48	
Итого.	1383	49,514	143	5209	54,723	4511	1849	3925	10,285	1330	88	240	

[1] Въ той бригадѣ, командиръ коей состоитъ въ чинѣ Генералъ-Маіора, подъемныхъ лошадей будетъ 82, такъ какъ подъ Генеральскій экипажъ предполагается 4 упряжныя лошади, а подъ повозки командировъ артиллерійскихъ бригадъ, штабъ-офицерскихъ чиновъ, по 3.

[2] Въ конной бригадѣ, командуемой Генералъ-Маіоромъ, подъемныхъ лошадей 59.

ИЗЪЯСНЕНІЯ.

1. Въ графѣ Офицеровъ показаны вообще всѣ Генералы, Штабъ и Оберъ-Офицеры.

2. Въ кавалеріи, въ числѣ строевыхъ людей заключаются только конные; положенные же по штату 16 Унтеръ-Офицеровъ и 160 рядовыхъ, пѣшихъ на полкъ, не приняты въ разсчетъ.

3. Въ число нестроевыхъ нижнихъ чиновъ включены и деньщики.

4. Къ штатному числу строевыхъ лошадей прибавлены Офицерскія верховыя лошади, въ кавалеріи и артиллеріи по полному комплекту строевыхъ Офицеровъ, въ пѣхотѣ же и саперахъ на тѣхъ, которые въ строю должны находиться верхомъ, полагая на каждаго фронтоваго Офицера по 1 лошади, на состоящихъ же при штабахъ дивизій, пѣхотныхъ и кавалерійской, артиллерійскихъ бригадъ и при Управленіи Корпусной артиллеріи, Офицеровъ Генеральнаго Штаба и войсковыхъ, по 2 лошади. Кромѣ того, въ кавалеріи прибавлено по 8 лошадей на полкъ для Юнкеровъ.

5. Въ графѣ ящиковъ и повозокъ включены патронные ящики и вообще обозъ, какъ коммиссаріатскій, такъ инженерный (при саперномъ баталіонѣ) и артиллерійскій, кромѣ зарядныхъ ящиковъ, которые показаны особо въ послѣдней графѣ. Палаточный обозъ полагался только въ артиллеріи.

6. Офицерскій обозъ, въ военное время опредѣляемый особымъ приказомъ Главнокомандующаго, нами предположенъ по нижеслѣдующему разсчету:

а) Всѣмъ Генераламъ (полагая въ то число и одного изъ 4-хъ командировъ артиллерійскихъ бригадъ) по 1 коляскѣ, въ 4 лошади.

б) 18-ти полковымъ командирамъ и 4-мъ командирамъ артиллерійскихъ бригадъ, по 1 бричкѣ, въ 3 лошади.

в) Командирамъ 40 баталіоновъ съ ихъ Адъютантами, 12-ти кавалерійскихъ дивизіоновъ, 10-ти батарей, а также 4-мъ начальникамъ дивизіонныхъ штабовъ и Штабъ-Офицеру при начальникѣ корпусной артиллеріи, по 1 повозкѣ, въ 2 лошади.

г) Для всѣхъ остальныхъ Офицеровъ, на каждую роту, эскадронъ, батарею, а также на каждый изъ 4-хъ дивизіонныхъ Штабовъ и на Офицеровъ Управленія Корпусной артиллеріи, по 1 трехконной повозкѣ.

Уменьшенный такимъ образомъ до крайней возможности, Офицерскій обозъ предположенъ весь колесный, а не вьючный, что, при большемъ удобствѣ для Офицеровъ, сокращая число лошадей и для ухода за ними людей, представляетъ значительное сбереженіе перевозочныхъ средствъ на желѣзной дорогѣ. Обозъ этотъ для всего Корпуса состоитъ изъ 357-ми повозокъ, запряженныхъ 1015 лошадьми, и изъ 357-ми человѣкъ вощиковъ и вмѣстѣ кошюховъ, сверхъ положеннаго по штатамъ числа деньщиковъ. Люди эти, по усмотрѣнію Начальства, могли бы быть вольнонаемные, или изъ нестроевыхъ нижнихъ чиновъ, съ производствомъ имъ, сверхъ положеннаго провіанта и жалованья, опредѣленной добавочной платы на счетъ Офицеровъ.

На перевозку Офицерскаго обоза всего Корпуса[1] по Николаевской желѣзной дорогѣ потребовалось бы 170 конюшенныхъ ваго-

[1] Не считая обоза Офицеровъ Корпуснаго Штаба.

новъ и 90 платформъ, всего 260 вагоновъ, т. е., 12 поѣздовъ, полагая поѣзды въ 21 и 22 вагона.

Въ настоящей табели люди Офицерскаго обоза включены въ общее число нестроевыхъ чиновъ, лошади въ число подъемныхъ; повозки показаны также въ общей графѣ войсковыхъ ящиковъ и повозокъ.

ПРИЛОЖЕНІЕ Б.

ИСЧИСЛЕНІЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫХЪ СРЕДСТВЪ,

ПОТРЕБНЫХЪ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ

КОРПУСА ВОЙСКЪ,

СОСТОЯЩАГО ИЗЪ 3-ХЪ ПѢХОТНЫХЪ ДИВИЗІЙ, 1 КАВАЛЕРІЙСКОЙ, 1 САПЕРНАГО БАТАЛІОНА, СЪ АРТИЛЛЕРІЕЮ И ОБОЗАМИ, ЧИСЛИТЕЛЬНОСТІЮ, ПО КОМПЛЕКТУ ВОЕННАГО ВРЕМЕНИ, ВЪ 54,723 ЧЕЛОВѢКЪ СТРОЕВЫХЪ И НЕСТРОЕВЫХЪ, 10,285 ЛОШАДЕЙ И 88 ОРУДІЙ.

Прим. Корпусный Штабъ въ настоящій разсчетъ не введенъ въ томъ вниманіи, что, за исключеніемъ больныхъ и чиновъ, находящихся въ командировкахъ отъ войскъ, исчисленныя здѣсь по полному комплекту перевозочныя средства, безъ сомнѣнія, будутъ слишкомъ достаточны и для Корпуснаго Штаба. Кромѣ того, въ Офицерскихъ вагонахъ, коихъ полагается по одному на каждый поѣздъ, останется весьма много не занятыхъ мѣстъ.

Впрочемъ, составъ означеннаго Штаба, исчисленный примѣрно въ Вѣдомости А. въ 96 человѣкъ, всѣхъ чиновъ, 104 лошади и 22 повозки, потребуетъ всего не болѣе 22-хъ вагоновъ и платформъ, могущихъ составить одинъ отдѣльный поѣздъ, въ добавокъ къ 124-мъ поѣздамъ, нужнымъ для всѣхъ частей Корпуса.

ИМЕНОВАНІЕ ЧАСТЕЙ ВОЙСКЪ.	Людей.					Лошадей.				Артиллерія и обоза.			Капюшенныхъ вагоновъ.	Вагоновъ.	Платформъ.	Вагоновъ и платформъ всѣхъ родовъ.	Число локомотивовъ и поѣздовъ въ 20 — 23 вагона.	ПРИМѢЧАНІЯ.
	Строевыхъ.		Нестроевыхъ.			Строевыхъ.	Артиллерійскихъ.	Подъемныхъ.	Всѣхъ.	Орудій.	Зарядныхъ ящиковъ.	Повозокъ.						
	Офицеровъ.	Всѣхъ.	Классныхъ чиновниковъ.	Всѣхъ.	Всего всѣхъ.													
Саперный батальонъ	23	1096	3	134	1230	3	45	67	115	—	—	33	20	14	9	43	2	* Цифры, значащіяся въ общемъ итогѣ подъемныхъ и всѣхъ лошадей, превосходятъ сумму частныхъ итоговъ тѣхъ граф одной лошадью. По разсчету Офицерскаго обоза, взысканному въ Вѣдомости подъ букв. А., лишняя лошадь эта слѣдуетъ въ добавокъ командиру одной изъ артиллерійскихъ бригадъ, состоящему въ чинѣ Генералъ-Маіора.
Пѣхотная дивизія съ стрѣлковымъ баталіономъ и дивизіоннымъ штабомъ.	347	13,853	31	1185	15,038	56	—	985	1041	—	—	315	174	174	79	427	19	
тож.	347	13,853	31	1185	15,038	56	—	985	1041	—	—	315	174	174	79	427	19	
тож.	347	13,853	31	1185	15,038	56	—	985	1041	—	—	315	174	174	79	427	19	
Кавалерійская бригада съ дивизіоннымъ штабомъ	77	1279	13	331	1610	1284	—	210	1494	—	—	64	249	14	16	279	13	Въ графѣ повозокъ включены патронные ящики и весь Комиссаріатскій, офицерскій, инженерный и артиллерійскій обозъ, кромѣ зарядныхъ ящиковъ, показанныхъ въ особой графѣ.
Кавалерійская бригада съ однимъ изъ генераловъ, помощниковъ дивизіоннаго начальника	73	1275	10	290	1565	1276	—	188	1464	—	—	57	244	12	15	271	12	
тож.	73	1275	10	290	1565	1276	—	188	1464	—	—	57	244	12	15	271	12	
Пѣшая артиллерійская бригада съ управленіемъ начальника корпусной артиллеріи	29	790	4	177	967	63	482	96	643	24	64	32	108	11	41	160	7	Въ пѣшихъ артиллерійскихъ бригадахъ полагалось по три батареи: 1 батарейная, 1 облегченная и 1 парѣзная легкая.
Пѣшая артиллерійская бригада. .	25	786	3	135	941	57	482	81	620	24	64	46	104	11	40	155	7	
тож.	25	786	3	135	941	57	482	81	620	24	64	46	104	11	40	155	7	
Конно-артиллерійская бригада . .	17	668	4	122	790	325	358	58	741	16	48	30	124	8	28	160	7	Въ конно-артиллерійской бригадѣ обѣ батареи предполагались облегченными.
Всего.	1338	49,514	143	5200	54,723	4511	1849	3925 *	10,285 *	88	240	1330	1719	645	441	2775	124	

ПРИМѢЧАНІЯ КЪ ВЫШЕПОМѢЩЕННОЙ ТАБЛИЦѢ.

Показанное въ сей Таблицѣ, для каждой части войскъ, число платформъ, по примѣру Николаевской желѣзной дороги, опредѣлялось соображаясь съ числомъ, объемомъ и вѣсомъ повозокъ и орудій, состоящихъ при различныхъ частяхъ; тяжесть же такихъ повозокъ, коихъ вѣсъ съ грузомъ не былъ положительно извѣстенъ, выводилась приблизительно изъ числа запряженныхъ въ каждую повозку лошадей, полагая кругомъ по 23 пуда на лошадь.

Такимъ образомъ, грузъ показанныхъ въ Таблицѣ 441 платформъ, по громоздкости предметовъ и грузки ограниченный 2-мя орудіями, или 4-мя повозками на платформу, въ сложности составляетъ въ ок 116 тысячъ пудовъ, тогда какъ, въ лѣтнее время, означенное число платформъ могутъ перевозить в 260,600 пудовъ. За тѣмъ оказывается возможность къ перевозкѣ, совмѣстно съ артиллеріей и обозам добавочной клади, какъ то: конской сбруи, овса, печенаго хлѣба и проч., вѣсомъ до 148,600 пудов размѣщая эту кладь въ промежуткахъ между повозками и подъ ними. Кромѣ того, въ каждомъ конв шеннымъ вагонѣ грузъ, состоящій изъ 6-ти лошадей и 6-ти человѣкъ (полагая вѣсъ человѣка съ ам вищей въ 5 пудъ, а лошади, осѣдланной, или въ хомутѣ, въ 34 пуда), составитъ всего 204 пуда. снимъ, не смотря на небольшое пространство, остающееся свободнымъ за постановкою лошадей и скам для людей, можно еще помѣстить въ вагонѣ нѣсколько связокъ сѣна, торбъ съ овсомъ и ушатъ съ в дой, что въ особенности важно для освѣженія лошадей пойломъ во время пути.

ИСЧИСЛЕНІЕ ПРОСТРАНСТВА ВЪ ДЛИНУ,

НУЖНАГО ДЛЯ РАЗМѢЩЕНІЯ ВПЛОТЬ, БЕЗЪ ПРОМЕЖУТКОВЪ, ВСѢХЪ 124-ХЪ ПОѢЗДОВЪ, ПОТРЕБНЫХЪ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ КОРПУСА.

Прим. Въ исчисленіи семь на смычку вагоновъ полагалось 1 аршинъ и дробныя части сажени принимались за цѣлую сажень.

	Саженей.	Верстъ.	Саженей.
1719 конюшенныхъ вагоновъ, длиною въ 4 сажени, 9 вершковъ.	7771	31	299
615 вагоновъ, длиною въ 8 саженъ	5425		
441 платформъ, длиною въ 4 сажени, 8 вершковъ.	1994		
124 локомотива съ тендерами, полагая, оба вмѣстѣ, длиною 7 саженъ	909		
Для одного же поѣзда, нужно въ длину, среднимъ числомъ	—	—	128

ДАННЫЯ И ПРАВИЛА,

СЛУЖАЩІЯ РУКОВОДСТВОМЪ ПРИ СОСТАВЛЕНІИ НАСТОЯЩАГО ИСЧИСЛЕНІЯ.

Данныя по артиллеріи.	РАЗМѢРЫ.		ВѢСЪ.	
	Футы	Дюймы.	Пуды.	Фунты.
Батарейное орудіе (пушка и единорогъ) съ лафетомъ, безъ передка длины.	11	3½	—	—
12-тифунтовая пушка (тяжеловѣснѣйшее изъ полевыхъ орудій), съ лафетомъ, передкомъ, зарядами въ передкѣ и принадлежностями. . .	—	—	118	10
Ширина хода батарейныхъ орудій, между средины ободьевъ колесъ .	4	10	—	—
Зарядный ящикъ съ оглоблями, наполненный зарядами для ½ пуда единорога, длины	12	11½	61	16
Патронный ящикъ съ полнымъ грузомъ	—	—	66	15½

Данныя относительно подвижнаго состава, нагрузки и перевозки войскъ и военныхъ тяжестей, на Николаевской желѣзной дорогѣ.	РАЗМѢРЫ. Футы.	РАЗМѢРЫ. Дюймы.	ВѢСЪ. Пуды.
Большой вагонъ III класса, вмѣщающій 88 человѣкъ, длины . .	56	—	—
Канюшенный вагонъ, вмѣщающій 6 лошадей и при нихъ 6 человѣкъ, длины	29	3¾	—
ширины.	8	4⅝	—
Платформа, открытая и Товарный вагонъ, закрытый, на коихъ перевозятся тяжести, а въ случаѣ нужды, и люди, одинаковыхъ размѣровъ съ конюшеннымъ вагономъ	—	—	—
Локомотивъ съ тендеромъ, длин.	49	—	—
На смычку вагоновъ на ходу полагается между двумя вагонами. .	2	4	—
На каждый вагонъ, или платформу, можетъ быть нагружаемо: лѣтомъ.	—	—	600
зимою.	—	—	500

На каждый поѣздъ, числомъ отъ 17-ти до 25-ти вагоновъ, нуженъ 1 локомотивъ.

При перевозкѣ войскъ, скорость движенія полагается отъ 25-ти до 30-ти верстъ въ часъ.

Поѣзды могутъ быть отправляемы, одинъ послѣ другаго, не ближе какъ черезъ четверть часа.

При перевозкахъ, орудія ставятся, снятыя съ передковъ, по 2 орудія на платформу; на той же платформѣ помѣщаются особо передки и вынутыя дышла отъ обоихъ орудій.

Зарядные, патронные и другіе ящики ставятся по 4 на платформу, поперекъ платформы, опрокинутые оглоблями вверхъ.

Всѣ четырехколесныя повозки вообще ставятся также поперекъ платформы, по 4 на каждую, съ поднятыми оглоблями.

ПРИЛОЖЕНІЕ В.

ОПЫТЪ

СОСТАВА И ПОРЯДКА СЛѢДОВАНІЯ ПОѢЗДОВЪ, ПРИ ПЕРЕВОЗКѢ ПО ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ

КОРПУСА ВОЙСКЪ,

СОСТОЯЩАГО ИЗЪ 3-ХЪ ДИВИЗІЙ ПѢХОТЫ, 1-Й КАВАЛЕРІЙСКОЙ, 1-ГО САПЕРНАГО БАТАЛІОНА, 3-ХЪ ПѢШИХЪ АРТИЛЛЕРІЙСКИХЪ И 1-Й КОННО-АРТИЛЛЕРІЙСКОЙ БРИГАДЪ, СЪ ОБОЗАМИ, ПО ПОЛНОМУ КОМПЛЕКТУ ВОЕННАГО ВРЕМЕНИ, ЧИСЛИТЕЛЬНОСТІЮ:

Людей (съ нестроевыми)	54,723
Лошадей	10,285
Орудій	88

ИМЕНОВАНІЕ ЧАСТЕЙ ВОЙСКЪ.	ПОРЯДОКЪ СЛѢДОВАНІЯ ЧАСТЕЙ.												ПОСЛѢДОВАТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ПРИБЫВШ.						Со времени прибытія головнаго поѣзда 1-й части войскъ.		ПРИМѢЧАНІЯ.
	N. N. Поѣздовъ.		Составъ поѣздовъ.				Послѣдовательное прибываніе.														
	Общіе.	Частные.	Вагоновъ.	Конюшенныхъ вагоновъ.	Платформъ.	Вагоновъ и платформъ всѣхъ родовъ.	Офицеровъ и чиновниковъ.	Нижнихъ чиновъ.	Лошадей.	Орудій.	Зарядныхъ ящиковъ.	Повозокъ.	Число часовъ со времени прибытія 1-го поѣзда каждой части.	Офицеровъ и чиновниковъ.	Нижнихъ чиновъ.	Лошадей.	Орудій.	Зарядныхъ ящиковъ.	Повозокъ.	Сутокъ.	Часовъ.	
1. Саперный батальонъ. . .	1	1	5	18	—	23	13	474	108	—	—	—	0	13	474	108	—	—	—			
	2	2	9	2	9	20	13	730	7	—	—	33	½	26	1204	115	—	—	33			
И того. .	2	2	14	20	9	43	26	1204	115	—	—	33								—	½	
2. Пѣхотная дивизія съ стрѣлковымъ батальономъ	3	1	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	0	20	1936	—	—	—	—			
	4	2	3	20	—	23	20	296	120	—	—	—	½	40	2232	120	—	—	—			
	5	3	3	20	—	23	20	296	120	—	—	—	1	60	2528	240	—	—	—			
	6	4	3	—	20	23	20	176	—	—	—	80	1½	80	2704	—	—	—	80			
	7	5	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	2	100	4640	—	—	—	—			
	8	6	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	2½	120	6576	—	—	—	—			
	9	7	1	22	—	23	20	132	132	—	—	—	3	140	6708	372	—	—	—			
	10	8	1	22	—	23	20	132	132	—	—	—	3½	160	6840	504	—	—	—			
	11	9	1	—	22	23	20	—	—	—	—	88	4	180	—	—	—	—	168			
	12	10	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	4½	200	8776	—	—	—	—			
	13	11	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	5	220	10,712	—	—	—	—			
	14	12	3	20	—	23	20	296	120	—	—	—	5½	240	11,008	624	—	—	—			
	15	13	3	20	—	23	20	296	120	—	—	—	6	260	11,304	744	—	—	—			
	16	14	3	—	20	23	20	176	—	—	—	80	6½	280	11,480	—	—	—	248			
	17	15	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	7	300	13,416	—	—	—	—			
	18	16	1	20	—	21	20	120	120	—	—	—	7½	320	13,536	864	—	—	—			
	19	17	1	20	—	21	20	120	120	—	—	—	8	340	13,656	984	—	—	—			
	20	18	10	10	—	20	19	852	57	—	—	—	8½	359	14,508	1041	—	—	—			
	21	19	3	—	17	20	19	152	—	—	—	67	9	378	14,660	—	—	—	315			
И того. .	21	19	174	174	79	127	378	14,660	1041	—	—	315								—	10	
3. Пѣшая артиллерійская бригада, съ управленіемъ начальника корпусной артиллеріи . . .	22	1	3	20	—	23	3	296	120	—	—	—	0	5	296	120	—	—	—			
	23	2	3	20	—	23	3	296	120	—	—	—	½	10	592	240	—	—	—			
	24	3	1	22	—	23	3	132	132	—	—	—	1	15	724	372	—	—	—			
	25	4	1	—	20	23	3	12	12	8	24	10	1½	20	736	384	8	24	40			
	26	5	1	22	—	23	3	132	132	—	—	—	2	25	868	516	—	—	—			28-й поѣздъ отправляется и прибываетъ на мѣсто 1 часъ спустя послѣ предыдущаго поѣзда.
	27	6	1	22	—	23	4	66	127	—	—	—	2½	29	934	643	—	—	—			
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—			
	28	7	1	—	21	22	4	—	—	16	40	12	3½	33	—	—	24	64	32			
И того. .	28	7	11	108	41	160	33	934	643	24	64	32								—	14	

ИМЕНОВАНІЕ ЧАСТЕЙ ВОЙСКЪ.	ПОРЯДОКЪ СЛѢДОВАНІЯ ЧАСТЕЙ.												ПОСЛѢДОВАТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ПРИБЫВШ.						Со времени прибытія головнаго поѣзда 1-й части войскъ.		ПРИМѢЧАНІЯ.
	N. N. Поѣздовъ.		Составъ поѣздовъ.				Послѣдовательное прибываніе.						Число часовъ со времени прибытія 1-го поѣзда каждой части.	Офицеровъ и чиновниковъ.	Нижнихъ чиновъ.	Лошадей.	Орудій.	Зарядныхъ ящиковъ.	Повозокъ.	Сутокъ.	Часовъ.	
	Общій.	Частные.	Вагоновъ.	Конюшенныхъ вагоновъ.	Платформъ.	Вагоновъ и платформъ всѣхъ родовъ.	Офицеровъ и чиновниковъ.	Нижнихъ чиновъ.	Лошадей.	Орудій.	Зарядныхъ ящиковъ.	Повозокъ.									
4. Кавалерійская бригада съ дивизіоннымъ штабомъ	29	1	2	20	—	22	7	208	120	—	—	—	0	7	208	120	—	—	—			
	30	2	1	21	—	22	7	126	126	—	—	—	½	14	334	246	—	—	—			
	31	3	1	21	—	22	7	126	126	—	—	—	1	21	460	372	—	—	—			
	32	4	1	20	—	21	7	120	120	—	—	—	1½	28	580	492	—	—	—			
	33	5	1	20	—	21	7	120	120	—	—	—	2	35	700	612	—	—	—			
	34	6	1	20	—	21	7	120	120	—	—	—	2½	42	820	732	—	—	—			
	35	7	1	3	16	20	7	18	18	—	—	64	3	49	838	750	—	—	64			
	36	8	1	21	—	22	7	126	126	—	—	—	3½	56	964	876	—	—	—			
	37	9	1	21	—	22	7	126	126	—	—	—	4	63	1090	1002	—	—	—			
	38	10	1	21	—	22	7	126	126	—	—	—	4½	70	1216	1128	—	—	—			
	39	11	1	21	—	22	7	126	126	—	—	—	5	77	1342	1254	—	—	—			
	40	12	1	20	—	21	7	120	120	—	—	—	5½	84	1462	1374	—	—	—			
	41	13	1	20	—	21	6	56	120	—	—	—	6	90	1520	1494	—	—	—			
И того. .	41	13	14	249	16	279	90	1520	1494	—	—	64									20½	
5. Конно-артиллерійская бригада	42	1	2	21	—	23	3	214	126	—	—	—	0	3	214	126	—	—	—			
	43	2	1	22	—	23	3	132	132	—	—	—	½	6	346	258	—	—	—			
	44	3	1	2	20	23	3	12	12	16	48	—	1	9	358	270	16	48	—			
	45	4	1	22	—	23	3	132	132	—	—	—	1½	12	490	402	—	—	—			
	46	5	1	22	—	23	3	132	132	—	—	—	2	15	622	534	—	—	—			
	47	6	1	22	—	23	3	132	132	—	—	—	2½	18	754	666	—	—	—			
	48	7	1	13	8	22	3	15	75	—	—	30	3	21	769	741	—	—	30			
И того. .	48	7	8	124	28	160	21	769	741	—	—	30								1		
6. Пѣхотная дивизія съ стрѣлковымъ баталіономъ.	49	1	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	0	20	1936	—	—	—	—			
	50	2	3	20	—	23	20	296	120	—	—	—	½	40	2232	120	—	—	—			
	51	4	3	20	—	23	20	296	120	—	—	—	1	60	2528	240	—	—	—			
	52	4	3	—	20	23	20	176	—	—	—	80	1½	80	2704	—	—	—	80			
	53	5	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	2	100	4640	—	—	—	—			
	54	6	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	2½	120	6576	—	—	—	—			
	55	7	1	22	—	23	20	132	132	—	—	—	3	140	6708	372	—	—	—			
	56	8	1	22	—	23	20	132	132	—	—	—	3½	160	6840	504	—	—	—			
	57	9	1	—	22	23	20	—	—	—	—	88	4	180	—	—	—	—	168			
	58	10	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	4½	200	8776	—	—	—	—			
	59	11	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	5	220	10,712	—	—	—	—			
	60	12	3	20	—	23	20	296	120	—	—	—	5½	240	11,008	624	—	—	—			
	61	13	3	20	—	23	20	296	120	—	—	—	6	260	11,304	744	—	—	—			
	62	14	3	—	20	23	20	176	—	—	—	80	6½	280	11,480	—	—	—	248			
	63	15	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	7	300	13,416	—	—	—	—			
	64	16	1	20	—	21	20	120	120	—	—	—	7½	320	13,536	864	—	—	—			
	65	17	1	20	—	21	20	120	120	—	—	—	8	340	13,656	984	—	—	—			
	66	18	10	10	—	20	19	852	57	—	—	—	8½	359	14,508	1041	—	—	—			
	67	19	3	—	17	20	19	152	—	—	—	67	9	378	14,660	—	—	—	315			
И того. .	67	19	174	174	79	427	378	14,660	1041	—	—	315								1	9½	

ИМЕНОВАНІЕ ЧАСТЕЙ ВОЙСКЪ.	ПОРЯДОКЪ СЛѢДОВАНІЯ ЧАСТЕЙ.												ПОСЛѢДОВАТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ПРИБЫВШ.						Со времени прибытія головного поѣзда 1-й части войскъ.		ПРИМѢЧАНІЯ.
	N. N. Поѣздовъ.		Составъ поѣздовъ.				Послѣдовательное прибываніе.					Число часовъ со времени прибытія 1-го поѣзда каждой части.	Офицеровъ и чиновниковъ.	Нижнихъ чиновъ.	Лошадей.	Орудій.	Зарядныхъ ящиковъ.	Повозокъ.	Сутокъ.	Часовъ.	
	Общіе.	Частные.	Вагоновъ.	Конюшенныхъ вагоновъ.	Платформъ.	Вагоновъ и платформъ всѣхъ родовъ.	Офицеровъ и чиновниковъ.	Нижнихъ чиновъ.	Лошадей.	Орудій.	Зарядныхъ ящиковъ.	Повозокъ.									
7. Кавалерійская бригада. .	68	1	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	0	7	132	132	—	—	—		
	69	2	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	½	14	264	264	—	—	—		
	70	3	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	1	21	396	396	—	—	—		
	71	4	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	1½	28	528	528	—	—	—		
	72	5	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	2	35	660	660	—	—	—		
	73	6	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	2½	42	792	792	—	—	—		
	74	7	1	4	15	20	7	24	24	—	—	57	3	49	816	816	—	—	57		
	75	8	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	3½	56	948	948	—	—	—		
	76	9	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	4	63	1080	1080	—	—	—		
	77	10	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	4½	70	1212	1212	—	—	—		
	78	11	1	21	—	22	7	126	126	—	—	—	5	77	1338	1338	—	—	—		
	79	12	1	21	—	22	6	144*	126	—	—	—	5½	83	1482	1464	—	—	—		
И того. .	79	12	12	244	15	271	83	1482	1464	—	—	57								1	15½
8. Пѣшая артиллерійская бригада	80	1	2	21	—	23	4	214	126	—	—	—	0	4	214	126	—	—	—		
	81	2	3	19	—	22	4	290	114	—	—	—	½	8	504	240	—	—	—		
	82	3	2	—	20	22	4	88	—	8	24	40	1	12	592	—	8	24	40		
	83	4	1	21	—	22	4	126	126	—	—	—	1½	16	718	366	—	—	—		
	84	5	1	21	—	22	4	126	126	—	—	—	2	20	844	492	—	—	—		
	85	6	1	21	—	22	4	63	126	—	—	—	2½	24	907	618	—	—	—		
	86	7	1	1	20	22	4	6	2	16	40	6	3	28	913	620	24	64	46		
И того. .	86	7	11	104	40	155	28	913	620	24	64	46								1	19
9. Пѣхотная дивизія съ стрѣлковымъ батальономъ.	87	1	23	—	1	23	20	1936	—	—	—	—	0	20	1936	—	—	—	—		
	88	2	3	20	—	23	20	296	120	—	—	—	½	40	2232	120	—	—	—		
	89	3	3	20	—	23	20	296	120	—	—	—	1	60	2528	240	—	—	—		
	90	4	3	—	20	23	20	176	—	—	—	80	1½	80	2704	—	—	—	80		
	91	5	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	2	100	4640	—	—	—	—		
	92	6	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	2½	120	6576	—	—	—	—		
	93	7	1	22	—	23	20	132	132	—	—	—	3	140	6708	372	—	—	—		
	94	8	1	22	—	23	20	132	132	—	—	—	3½	160	6840	504	—	—	—		
	95	9	1	—	22	23	20	—	—	—	—	88	4	180	—	—	—	—	168		
	96	10	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	4½	200	8776	—	—	—	—		
	97	11	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	5	220	10,712	—	—	—	—		
	98	12	3	20	—	23	20	296	120	—	—	—	5½	240	11,008	624	—	—	—		
	99	13	3	20	—	23	20	296	120	—	—	—	6	260	11,304	744	—	—	—		
	100	14	3	—	20	23	20	176	—	—	—	80	6½	280	11,480	—	—	—	248		
	101	15	23	—	—	23	20	1936	—	—	—	—	7	300	13,416	—	—	—	—		
	102	16	1	20	—	21	20	120	120	—	—	—	7½	320	13,536	864	—	—	—		
	103	17	1	20	—	21	20	120	120	—	—	—	8	340	13,656	984	—	—	—		
	104	18	10	10	—	20	19	852	57	—	—	—	8½	359	14,508	1041	—	—	—		
	105	19	3	—	17	20	19	152	—	—	—	67	9	378	14,660	—	—	—	315		
И того.	105	19	174	174	79	427	378	14,660	1041	—	—	313								2	4½

*Изъ сего числа 18 нижнихъ чиновъ, по недостатку мѣстъ въ конюшенныхъ вагонахъ, должны быть размѣщены по Офицерскимъ вагонамъ.

ИМЕНОВАНІЕ ЧАСТЕЙ ВОЙСКЪ.	ПОРЯДОКЪ СЛѢДОВАНІЯ ЧАСТЕЙ.												ПОСЛѢДОВАТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ПРИБЫВШ.						Со времени прибытія головного поѣзда 1-й части войскъ.		ПРИМѢЧАНІЯ.
	N. N. Поѣздовъ.		Составъ поѣздовъ.				Послѣдовательное прибываніе.					Со времени прибытія 1-го поѣзда каждой части.	Офицеровъ и чиновниковъ.	Нижнихъ чиновъ.	Лошадей.	Орудій.	Зарядныхъ ящиковъ.	Повозокъ.	Сутокъ.	Часовъ.	
	Общій.	Частное.	Вагоновъ.	Конюшенныхъ вагоновъ.	Платформъ.	Вагоновъ и платформъ всѣхъ родовъ.	Офицеровъ и чиновниковъ.	Нижнихъ чиновъ.	Лошадей.	Орудій.	Зарядныхъ ящиковъ.	Повозокъ.									
10. Кавалерійская бригада .	106	1	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	0	7	132	132	—	—	—		* Изъ сего числа 18 нижнихъ чиновъ, по недостатку мѣстъ въ конюшенныхъ вагонахъ, должны быть размѣщены въ 12-ти Офицерскихъ вагонахъ.
	107	2	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	½	14	264	264	—	—	—		
	108	3	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	1	21	396	396	—	—	—		
	109	4	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	1½	28	528	528	—	—	—		
	110	5	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	2	35	660	660	—	—	—		
	111	6	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	2½	42	792	792	—	—	—		
	112	7	1	4	15	20	7	24	24	—	—	57	3	49	816	816	—	—	57		
	113	8	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	3½	56	948	948	—	—	—		
	114	9	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	4	63	1080	1080	—	—	—		
	115	10	1	22	—	23	7	132	132	—	—	—	4½	70	1212	1212	—	—	—		
	116	11	1	21	—	22	7	126	126	—	—	—	5	77	1338	1338	—	—	—		
	117	12	1	21	—	22	6	144*	126	—	—	—	5½	83	1482	1464	—	—	—		
И того.	117	12	12	244	15	271	83	1482	1464	—	—	57								2	10½
11. Пѣшая артиллерійская бригада.	118	1	2	21	—	23	4	214	126	—	—	—	0	4	214	126	—	—	—		
	119	2	3	19	—	22	4	290	114	—	—	—	½	8	504	240	—	—	—		
	120	3	2	—	20	22	4	88	—	8	24	40	1	12	592	—	8	24	40		
	121	4	1	21	—	22	4	126	126	—	—	—	1½	16	718	366	—	—	—		
	122	5	4	21	—	22	4	126	126	—	—	—	2	20	844	492	—	—	—		
	123	6	1	21	—	22	4	63	126	—	—	—	2½	24	907	648	—	—	—		
	124	7	1	1	20	22	4	6	2	16	40	6	3	28	913	620	24	64			
И того.	124	7	11	104	40	155	28	913	620	24	64	46								2	14

ИЗЪЯСНЕНІЕ.

При опредѣленіи порядка слѣдованія поѣздовъ, изображеннаго въ сей таблицѣ, мы имѣли въ предметѣ не совершеніе войсками, посаженными въ вагоны, стратегическихъ движеній на самомъ театрѣ войны, а лишь подвозъ войскъ на недальное разстояніе отъ страны, предназначенной для военныхъ дѣйствій, въ коей, или по близости коей, уже находятся войска той же, или союзной, арміи. Для соединенія съ сими послѣдними, или для соглашенныхъ съ ними дѣйствій въ особомъ направленіи, предполагается, что выгрузившіяся войска, по сосредоточеніи частей, будутъ съ мѣста выгрузки двигаться къ извѣстной цѣли военными маршами по обыкновеннымъ дорогамъ.

Въ слѣдствіе сего мы не заботились о тактическомъ составѣ поѣздовъ, а имѣли только въ виду совокупное слѣдованіе самостоятельныхъ частей войскъ, для большаго удобства въ распоряженіяхъ во время пути, при сохраненіи единства начальствованія.

Въ этѣхъ видахъ, въ предлагаемомъ порядкѣ слѣдованія, войска Корпуса раздѣлены на 11 отдѣловъ или эшелоновъ, пѣхота по дивизіямъ, саперный баталіонъ отдѣльно, кавалерія и артиллерія по бригадно. Поѣзды всѣхъ этѣхъ эшелоновъ разсчитаны такимъ образомъ, что, по одной дорогѣ эшелоны могутъ слѣдовать непосредственно одинъ за другимъ въ получасовомъ разстояніи, не задерживая общаго движенія, при чемъ эшелонамъ различнаго рода оружія назначены въ общей колоннѣ мѣста попеременно, такъ что черезъ сутки послѣ прибытія головнаго эшелона, состоящаго изъ саперъ, на мѣстѣ выгрузки будутъ уже находиться пять эшелоновъ, заключающихъ въ себѣ войска всѣхъ трехъ оружій, а именно: дивизію пѣхоты, бригаду кавалеріи, бригаду пѣшей и бригаду конной артиллеріи.

Если движеніе будетъ исполняться по нѣсколькимъ, параллельнымъ, или сходящимся, рельсовымъ путямъ, то само собою разумѣется, что время перевозки значительно сократится противъ исчисленнаго въ сей таблицѣ.

Показанные здѣсь поѣзды суть четырехъ родовъ. Для различія ихъ, мы присвоимъ имъ, сообразно съ ихъ составомъ, именованія пѣшихъ, конныхъ, тяжелыхъ и смѣшанныхъ.

Пѣшіе поѣзды состоятъ изъ простыхъ вагоновъ, закрытыхъ, или даже открытыхъ, нагруженныхъ людьми, по 88 человѣкъ каждый.

Конные поѣзды составлены изъ конюшенныхъ вагоновъ, вмѣщающихъ по 6-ти лошадей съ такимъ же числомъ людей.

Тяжелые поѣзды заключаютъ въ себѣ открытыя платформы, съ нагруженными на нихъ артиллеріею (по 2 орудія на платформу), войсковымъ и офицерскимъ обозомъ (по 4 повозки на платформу) и другими тяжестями, какъ-то: конская сбруя, и проч.

Смѣшанные поѣзды набирались, смотря по надобности, изъ разнаго рода перевозочныхъ средствъ.

Дабы части войскъ во время пути и съ прибытіемъ на мѣсто назначенія не оставались безъ нѣкотораго числа прямыхъ своихъ начальниковъ, въ каждый поѣздъ, къ какому бы разряду онъ ни принадлежалъ, включенъ 1 пѣшій вагонъ для Офицеровъ. Въ каждомъ изъ сихъ вагоновъ, число лицъ показано въ таблицѣ уравнительно, соображаясь съ общимъ числомъ Офицеровъ и классныхъ чиновниковъ въ части войскъ, составляющей эшелонъ, но распредѣленіе это должно зависѣть отъ усмотрѣнія главныхъ начальниковъ войскъ. Въ тяжелыхъ поѣздахъ достаточно имѣть по одному, или по два Офицера, или чиновника изъ полковыхъ штабовъ, какъ то: Казначея, Квартермистра и проч., дополнивъ остальныя мѣста въ Офицерскомъ вагонѣ нижними чинами изъ унтеръ-штаба, или обозными, и распредѣливъ за тѣмъ строевыхъ Офицеровъ и классныхъ чиновниковъ, въ большемъ числѣ по Офицерскимъ вагонамъ прочихъ поѣздовъ.

Пѣшіе и конные поѣзды, для выгрузки людей и лошадей, требуютъ времени не болѣе, какъ отъ 10-ти до 20-ти минутъ.

На сгруженіе же тяжестей съ платформъ тяжелыхъ поѣздовъ нужно около двухъ часовъ.

Для опорожненія смѣшанныхъ поѣздовъ потребно болѣе, или менѣе, времени, смотря по числу находящихся въ нихъ платформъ.

Соотвѣтственно сему, при опредѣленіи порядка слѣдованія поѣздовъ, принимался въ соображеніе ихъ составъ, съ такимъ разсче-

томъ, чтобы промежутки времени между прибытіемъ тяжелыхъ поѣздовъ къ мѣсту назначенія были достаточны для разгрузки этѣхъ поѣздовъ. По сему уваженію, между тяжелыми поѣздами включалось вездѣ не менѣе трехъ пѣшихъ, или конныхъ, такъ что поѣзды вообще, отправляясь черезъ полчаса одинъ послѣ другаго, тяжелые, по настоящей таблицѣ, прибываютъ на мѣсто не прежде, какъ черезъ каждые полныхъ два часа. Исключеніе изъ сего представляетъ одинъ 28-й поѣздъ, который, по необходимости будучи отдѣленъ отъ предыдущаго тяжелаго (25 поѣзда) только двумя поѣздами,[4] прибылъ бы послѣ сего послѣдняго, не черезъ два, а черезъ полтора, часа, что и вынудило задержать отправленіе его, вмѣсто получаса, на цѣлый часъ, какъ то показано въ примѣчаніи противъ этого поѣзда.

Имѣлось также въ виду, чтобы конные поѣзды съ упряжными лошадьми отъ артиллеріи, или повозокъ, были отправляемы непосредственно предъ тяжелымъ поѣздомъ съ сими послѣдними, дабы, къ прибытію этого поѣзда, лошади были готовы тотчасъ отвозить сгружаемыя орудія и повозки на назначенныя заранѣе для того мѣста.

Наконецъ обращалось вниманіе на то, чтобы прибывающія войска сколь можно скорѣе соединялись съ своими обозами и могли варить кашу.

Относительно разгрузки поѣздовъ по прибытіи на мѣсто ихъ назначенія и очистки путеваго двора опорожненными поѣздами, смотри приложеніе подъ буквою. Г.

---

[4] 3-й эшелонъ, къ коему принадлежитъ 28 поѣздъ, состоитъ изъ семи поѣздовъ, изъ коихъ два тяжелые, и слѣдуетъ непосредственно за 2 эшелономъ, оканчивающимся тяжелымъ же поѣздомъ, по чему и не было возможности размѣстить тяжелые поѣзды 3 эшелона такъ, чтобы одинъ изъ нихъ не былъ отдѣленъ только двумя поѣздами, или отъ другаго тяжелаго поѣзда того же 3 эшелона, или отъ послѣдняго, тяжелаго же поѣзда 2 эшелона.

ПРИЛОЖЕНІЕ Г.

ПОРЯДОКЪ ВЫГРУЗКИ ПОѢЗДОВЪ СЪ ВОЙСКАМИ

ПО ПРИБЫТІИ НА МѢСТО ИХЪ НАЗНАЧЕНІЯ,

И ОЧИЩЕНІЕ ПУТЕВАГО ДВОРА

ОПОРОЖНЕННЫМИ ПОѢЗДАМИ.

При перевозкѣ войскъ по желѣзной дорогѣ на большомъ пространствѣ, примѣрно отъ 600 до 800 верстъ, пока поѣзды слѣдуютъ въ извѣстномъ одинъ отъ другаго разстояніи, не останавливаясь на станціяхъ болѣе, чѣмъ нужно, чтобы запастись водою и топливомъ, кромѣ какихъ либо несчастныхъ случаевъ, не можетъ представиться ни какихъ препятствій правильному движенію эшелоновъ, въ продолженіи нѣсколькихъ сутокъ сряду. Затрудненіе возникаетъ лишь съ прибытіемъ эшелоновъ къ мѣсту ихъ назначенія; оно состоитъ въ томъ, что прибывающіе поѣзды, въ случаѣ медленной ихъ разгрузки, могутъ быть настигнуты послѣдующими поѣздами, которые, при недостаточномъ числѣ боковыхъ запасныхъ путей на станціи, гдѣ производится разгрузка, не имѣя возможности вытянуться по сторонамъ главнаго пути, остановили бы движеніе всѣхъ заднихъ эшелоновъ.

Для предупрежденія такой остановки, существуютъ только два нижеслѣдующія средства, употребленіе коихъ необходимо:

1. Размѣстить, въ общей колоннѣ эшелоновъ, тяжелые поѣзды (съ артиллеріей и повозками) такъ, чтобъ они были отдѣлены одинъ отъ другаго легкими поѣздами, т. е., поѣздами, нагруженными исключительно людьми, или людьми и лошадьми, съ такимъ при томъ разсчетомъ промежутковъ времени между послѣдовательнымъ отправленіемъ поѣздовъ вообще, чтобы каждый тяжелый поѣздъ прибывалъ на мѣсто не прежде, какъ по разгрузкѣ послѣдне прибывшаго предъ нимъ тяжелаго же поѣзда, полагая на эту разгрузку около двухъ часовъ. Примѣръ такого распредѣленія поѣздовъ представляетъ таблица порядка слѣдованія Корпуса въ приложеніи подъ букв. В.

2. Когда имѣется въ виду перевозка значительнаго числа войскъ, надлежитъ принять благовременно дѣятельныя мѣры къ исполненію на станціи, предназначенной для высадки войскъ, всѣхъ, какія окажутся нужными, пріуготовительныхъ работъ, какъ-то: распространенія существующаго при ней путеваго двора, устройствомъ дополнительныхъ запасныхъ путей, для помѣщенія не менѣе 4 поѣздовъ, длиною въ 25 вагоновъ, въ особенности же, постройка временныхъ разгрузныхъ платформъ съ въѣздами, при помощи коихъ могла бы производиться одновременно разгрузка, по крайней мѣрѣ, двухъ тяжелыхъ поѣздовъ, состоящихъ изъ 22 — 23 платформъ.[5]

---

[5] Сооруженіе такихъ платформъ весьма легко, ибо онѣ состоятъ изъ бревен-

Этѣми двумя способами вполнѣ устранится всякая остановка въ движеніи эшелоновъ.

Для поясненія сего, считаемъ нужнымъ изложить механизмъ предполагаемаго нами порядка выгрузки войскъ и войсковыхъ тяжестей.

Изъ таблицы подъ букв. В. видно, что поѣзды наши слѣдуютъ одинъ за другимъ на разстояніи получаса, и что тяжелые поѣзды раздѣлены между собою тремя легкими, то есть, находятся, тяжелый отъ тяжелаго, въ двучасовомъ разстояніи.

Если, по совершеніи всего предназначеннаго имъ пути, высадка войскъ должна производиться на такой станціи, гдѣ объемъ путеваго двора не дозволитъ размѣстить всѣ 124 поѣзда вдоль запасныхъ путей, что болѣе чѣмъ вѣроятно, [6] то пустые поѣзды, дабы очистить мѣсто вновь прибывающимъ и выиграть нужное пространство для собственнаго своего расположенія, будутъ, по мѣрѣ опорожненія ихъ, продолжать движеніе впередъ далѣе по пути отъ пункта выгрузки, при чемъ головный изъ опорожненныхъ поѣздовъ долженъ, смотря по числу всѣхъ, слѣдующихъ за нимъ, поѣздовъ, доѣхать до 1, 2, или даже 3 станціи, и тамъ остановиться, дабы дать въ тылу своемъ мѣсто для установки послѣдующихъ пустыхъ поѣздовъ, вплоть одинъ за другимъ, вдоль всего протяженія пути отъ этой станціи взадъ до пункта высадки. [7]

чатаго помоста, шириною въ 2 сажени, съ досчатой настилкой, и могутъ быть утверждены на козлахъ.

[6] На запасныхъ путяхъ Московской станціи Николаевской желѣзной дороги могутъ быть помѣщены только 900 вагоновъ, т. е., не болѣе 39 поѣздовъ, каждый въ 23 вагона.

[7] Съ перваго взгляда казалось бы естественнѣе и проще пустые поѣзды, по мѣрѣ опорожненія ихъ, обращать назадъ къ мѣсту отправленія, пользуясь двойнымъ путемъ дороги, для предоставленія одного изъ путей для обратнаго слѣдованія; но на практикѣ это невозможно, пока продолжается перевозка всѣхъ 124 поѣздовъ, во первыхъ, по тому, что обратные поѣзды, постоянно съѣзжаясь на станціяхъ съ поѣздами, слѣдующими въ противную сторону, встрѣчали бы затрудненіе въ снабженіи себя водою и топливомъ, при чемъ легко могли бы задержать послѣдующіе пустые поѣзды и помѣшать своевременному очищенію мѣста на пунктѣ выгрузки для прибывающихъ туда поѣздовъ съ войсками; во вторыхъ еще — и это главная причина — по тому, что, при безпрерывномъ почти слѣдованіи по-

Обратимся за тѣмъ собственно къ производству выгрузки войскъ.

По принятому нами порядку слѣдованія эшелоновъ (см. Приложеніе букв. В.) 1 поѣздъ есть смѣшанный легкій, т. е., вмѣстѣ пѣшій и конный. Поѣздъ этотъ, тотчасъ по прибытіи своемъ, выгружается на разгрузной платформѣ главнаго пути, или на боковой (временно устроенной, если на станціи не имѣется постоянной боковой), и, по окончаніи высадки, не теряя ни минуты, продолжаетъ движеніе, какъ выше сказано, до станціи (1, 2, или 3), отстоящей не менѣе какъ на 32 версты отъ мѣста высадки, такъ какъ это протяженіе необходимо для установки всѣхъ 124 поѣздовъ перевозимаго корпуса.[8]

Слѣдующій за тѣмъ 2 поѣздъ есть тяжелый, коего разгрузка требуетъ времени около двухъ часовъ. Онъ подъѣзжаетъ къ разгрузной платформѣ главнаго пути, гдѣ производитъ выгрузку со всею поспѣшностію, дабы окончить ее менѣе чѣмъ въ два часа, т. е., прежде прибытія другаго тяжелаго поѣзда. По спускѣ повозокъ съ платформы по съѣздамъ на прилежащій дворъ, гдѣ упряжныя лошади, перевезенныя на 1 поѣздѣ, уже должны находиться въ готовности, лошади этѣ тотчасъ запрягаются и отвозятъ повозки со двора на назначенныя имъ мѣста.[9] Опорожненный 2 поѣздъ продолжаетъ движеніе до тѣхъ поръ, пока онъ не примкнетъ къ 1 поѣзду.

За 2 поѣздомъ прибываетъ, черезъ часъ, 3 поѣздъ, а за нимъ, черезъ каждые полчаса, 4 и 5 поѣзды, всѣ три легкіе; первый изъ нихъ пѣшій, а другіе два съ людьми и лошадьми.

По мѣрѣ прибытія сихъ поѣздовъ, 3 (пѣшій) вытягивается вдоль одного изъ запасныхъ путей, гдѣ люди высаживаются прямо

ѣздовъ къ мѣсту назначенія по одному изъ путей, другой путь долженъ непремѣнно оставаться свободнымъ, на случай непредвидимой остановки котораго либо изъ нагруженныхъ поѣздовъ, въ каковомъ случаѣ, слѣдующіе за нимъ поѣзды направляются по другому пути, впредь до очищенія перваго, какъ это изложено въ запискѣ.

[8] Смотрите исчисленіе, помѣщенное въ концѣ Приложенія подъ букв. В.

[9] Артиллерія также поступаетъ съ орудіями и зарядными ящиками, равно какъ и съ своими повозками.

на промежутки сосѣднихъ двухъ путей, по обѣ стороны поѣзда, быстро выстраиваются въ двѣ шеренги, безъ соблюденія ранжира и, по командѣ, ускореннымъ шагомъ, выходятъ рядами съ путеваго двора, въ назначенное сборное мѣсто, предшествуемые заранѣе приготовленнымъ проводникомъ. Въ слѣдъ за симъ, опорожненный поѣздъ, сходно вышесказанному, продолжаетъ движеніе до того мѣста, гдѣ голова его достигнетъ до хвоста 2 поѣзда. Для меньшей при семъ потери времени, всѣ поѣзды, кромѣ тяжелыхъ, должны, на послѣдней предъ мѣстомъ выгрузки станціи, запасаться водою и топливомъ въ количествѣ, достаточномъ на двѣ станціи.

4 и 5 поѣзды направляются къ той изъ двухъ разгрузныхъ платформъ, которая ко времени прибытія ихъ будетъ свободна. Подъѣхавъ къ платформѣ, поѣздъ высаживаетъ лошадей на платформу; находящіеся въ конюшенныхъ вагонахъ люди сводятъ ихъ безъ торопливости по спускамъ на прилегающій къ платформѣ дворъ, откуда люди съ лошадьми и безъ лошадей, собравшись, по командѣ старшаго Офицера, отходятъ съ проводникомъ къ мѣсту сбора, или расположенія той части войскъ, къ коей они принадлежатъ.

6 поѣздъ (тяжелый) направляется къ свободной разгрузной платформѣ, и поступаетъ также, какъ 2 поѣздъ.

Послѣдующіе за тѣмъ поѣзды, смотря по тому, къ какому разряду они принадлежатъ, пѣшему, конному, или тяжелому, во всемъ сообразуются съ вышеизъясненными дѣйствіями предыдущихъ поѣздовъ каждаго изъ сихъ разрядовъ.

Для предупрежденія всякаго недоразумѣнія, или столкновенія, при направленіи, на тотъ или другой путь, поѣздовъ, прибывающихъ на станцію, предназначенную для высадки войскъ, начальнику станціи препровождаются заблаговременно подробныя свѣдѣнія о составѣ поѣздовъ и о порядкѣ, въ коемъ они слѣдуютъ.

Очевидно, что, при благовременномъ исполненіи вышепомянутыхъ приготовительныхъ работъ на этой станціи, слѣдованіе и выгрузка поѣздовъ могутъ быть исполнены безъ замѣшательства; но при этомъ надлежитъ замѣтить, что движеніе эшелоновъ отъ мѣста ихъ отправленія до мѣста назначенія, которыя мы, какъ выше сказано, предполагаемъ одно отъ другаго въ разстояніи отъ 600 до 800

верстъ, должно производиться день и ночь, безостановочно, т. е., безъ растаховъ и ночлеговъ; иначе неминуемо произошло бы значительное замедленіе въ перевозкѣ, а также, вмѣсто облегченія, гораздо большее утомленіе перевозимыхъ людей и лошадей, если бы тѣ и другія оставались въ вагонахъ во время ночлеговъ на тѣхъ станціяхъ, гдѣ ихъ застигнетъ ночь. Если же допустить выгрузку на ночь, хотя бы то однихъ людей, и передъ разсвѣтомъ вновь нагрузку ихъ, то при этомъ не возможно бы было соблюсти надлежащаго порядка, и, во всякомъ случаѣ, это повлекло бы за собою огромную потерю времени.

При всемъ томъ, мы вполнѣ сознаемъ все неудобство, которое представляетъ, въ изложенномъ нами выше порядкѣ, высадка войскъ, вынуждаемое необходимостію, отправленіе опорожняемыхъ поѣздовъ на двѣ, или три, станціи впередъ отъ мѣста выгрузки, и задерживаніе ихъ тамъ до окончанія всей операціи перевозки, т. е., въ продолженіи болѣе двухъ сутокъ.

Для отвращенія сего неудобства, при настоящемъ положеніи желѣзныхъ дорогъ, представляющемъ единственное средство превозмочь затрудненія, сопряженныя съ одновременнымъ движеніемъ многочисленныхъ поѣздовъ, намъ кажется полезнымъ и даже необходимымъ, чтобы на нѣкоторыхъ изъ стратегическихъ пунктовъ, гдѣ соединяются, или перекрещиваются, важные въ военныхъ видахъ пути сообщенія, были устроены большія военныя станціи съ значительнымъ числомъ запасныхъ путей и разгрузныхъ платформъ, съ водоемами и помѣщеніями для снабженія тендеровъ водою и топливомъ въ нѣсколькихъ пунктахъ путеваго двора. Такія станціи, доставляя возможность сосредоточивать въ нихъ число поѣздовъ, нужное для перевозки Корпуса въ 50 тысячъ человѣкъ, представляли бы еще болѣе выгодъ для нагрузки и отправленія большаго числа поѣздовъ, нежели при разгрузкѣ ихъ, и уничтожили бы одну изъ главныхъ преградъ для обращенія значительной массы войскъ между главными стратегическими пунктами Государства.

Мѣру эту было бы, какъ намъ кажется, въ особенности полезно принять при построеніи вновь проектированныхъ у насъ желѣзныхъ дорогъ. При этомъ, на первый разъ, можно бы было ограничиться лишь отводомъ, или пріобрѣтеніемъ и спланированіемъ, мѣ-

стности, нужной для устройства такого рода станцій, отложивъ до времени укладку рельсовъ на большей части пространства, предполагаемаго для запасныхъ путей, имѣя лишь ихъ въ готовности для настилки, въ случаѣ надобности. Всѣ станціонныя постройки, мастерскія, кузницы и проч., могли бы также покамѣстъ быть возведены только въ размѣръ настоящей ихъ потребности и распространяемы исподоволь, съ тѣмъ, чтобы, въ предвидѣніи войны, устроить всѣ, необходимо нужныя, дополнительныя помѣщенія и приспособленія, какъ-то: сараи, навѣсы и проч., на дешевую руку, изъ дерева, или даже изъ плетня и глины.

При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что означенныя военныя станціи могли бы принести ожидаемую отъ нихъ пользу только въ такомъ случаѣ, если бы, вмѣстѣ съ сооруженіемъ ихъ, были приняты мѣры для изготовленія подвижнаго состава, соотвѣтствующаго цѣли устройства самыхъ станцій. Составъ этотъ, доходящій до 3 тысячъ всякаго рода вагоновъ и платформъ и, по крайней мѣрѣ, до 200 локомотивовъ (считая запасные), потребовалъ бы значительнаго капитала; но, можетъ быть, единожды построенной на счетъ казны, (какъ издержка для чисто военной цѣли), онъ могъ бы быть предоставленъ въ пользованіе дирекцій желѣзныхъ дорогъ безплатно, съ возложеніемъ на нихъ обязанности постоянно содержать его на своемъ иждивеніи въ томъ же числѣ и, въ случаѣ надобности, предоставлять въ распоряженіе Правительства, по первому его востребованію; при окончаніи же договорнаго срока, сдать по принадлежности въ казну, или будущей дирекціи.

Что касается поземельнаго участка, нужнаго подъ предлагаемую нами военную станцію, то, по примѣрному исчисленію, площадь онаго должна заключать около 170 десятинъ, пространство, конечно, не маловажное, ибо оно болѣе чѣмъ въ два раза обширнѣе нѣкоторыхъ изъ нашихъ первоклассныхъ станцій, на примѣръ, Московской станціи Николаевской желѣзной дороги, объемлющей около 80 десятинъ.[10] Пріобрѣтеніе такого участка земли, въ особенности въ городахъ, неоспоримо представитъ большія затрудненія; но если когда либо законъ объ отчужденіи частной собственности на пользу

---

[10] Изъ коихъ около третей части занято садами и пустыми пространствами.

государственную, или общественную, можетъ имѣть вполнѣ оправдываемое примѣненіе, то это, безъ сомнѣнія, въ настоящемъ случаѣ, гдѣ дѣло идетъ объ обезпеченіи обороны Государства и, слѣдовательно, обстоятельство это, какъ кажется, не должно бы было останавливать приведеніе въ исполненіе предлагаемой мѣры, если бы она была признана дѣйствительно полезною.

2007111243